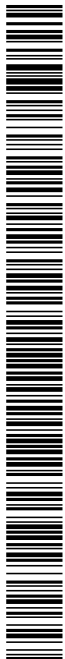


Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 1 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



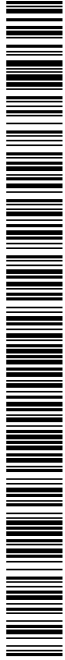
**AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
CONCEJALÍA DE MEDIO AMBIENTE**

**EXPEDIENTE: MMEA2024000002**

**ANÁLISIS DE IMPACTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE  
ORDENANZA MUNICIPAL POR EL QUE SE REGULA LA ZONA DE BAJAS  
EMISIONES DE ALICANTE**

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 2 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



## **ÍNDICE**

### **I. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

### **II. MEMORIA**

#### **A. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA**

1. Motivación
2. Objetivos
3. Adecuación a los principios de buena regulación
4. Alternativas

#### **B. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN**

1. Contenido
2. Análisis jurídico
3. Descripción de la tramitación

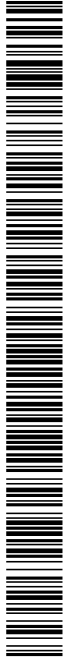
#### **C. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS**

#### **D. ANÁLISIS DE IMPACTOS**

1. Impacto económico y presupuestario
2. Impacto por razón de género, en la infancia y adolescencia y en la familia.
3. Impacto por razón de cambio climático.
4. Otros impactos

**Anexo I. Informes Técnicos**

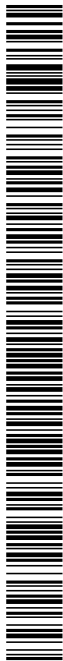
**Anexo II. Informe del Trámite de Consulta Previa**

**I. FICHA DEL RESUMEN EJECUTIVO**

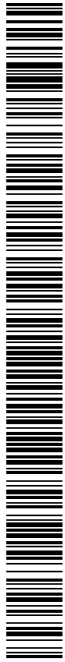
<b>Órgano proponente</b>	CONCEJALÍA DE MEDIO AMBIENTE	<b>Fecha</b>	11/10/24
<b>Título de la norma</b>	ORDENANZA REGULADORA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES DE ALICANTE		
<b>Tipo de Memoria</b>	NORMAL		
<b>OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA</b>			
<b>Situación que se regula</b>	<p>La publicación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, en su artículo 14.3 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de calidad del aire, tengan Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad y que incluyan, entre otras medidas el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), antes de 2023.</p> <p>El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones dispone en su artículo 2, que la ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa. Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE.</p>		
<b>Objetivos que se persiguen</b>	<p>La Ordenanza reguladora define las condiciones, planteamientos, regulación y posibles restricciones y tiene como objetivos principales los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.</li> <li>2. Garantizar la protección de la salud de las personas a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, desarrollando jurídicamente a nivel municipal los objetivos contemplados en la normativa vigente de protección ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire.</li> <li>3. Incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el impulso y apoyo a la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.</li> <li>4. Armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie y las Zonas de Aparcamiento Vecinal, reservas para personas con movilidad reducida, distribución urbana de mercancías y otras funciones como los aparcamientos públicos.</li> </ol>		
<b>Principales alternativas consideradas</b>	<p>La elaboración de esta norma ha sido la primera y única alternativa considerada, estando apoyada por el contenido de la Ley 7/2021, de 20 de mayo. La alternativa de naturaleza no normativa (no desarrollar la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y apoyarse en otro tipo de instrumentos como planes o directrices) implicaría un nivel de incertidumbre e inseguridad jurídica no deseable entre usuarios y ciudadanía en general. En lo que respecta a posibles alternativas sobre el rango normativo, al tratarse de un desarrollo reglamentario de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, se ha optado por la aprobación de la Ordenanza Municipal.</p>		
<b>CONTENIDO Y ANÁLISIS JURÍDICO</b>			
<b>Tipo de norma</b>	ORDENANZA MUNICIPAL		
<b>Estructura de la Norma</b>	Consta de una parte expositiva y otra dispositiva integrada por diez y siete artículos, tres disposiciones finales y dos anexos.		
<b>Informes recabados</b>	Se han solicitado informes a: Concejalía de Tráfico y transportes, Servicio Jurídico Municipal,		
<b>Consulta pública previa</b>	Se realizó el trámite consulta pública previa por el Servicio de Medio Ambiente, sobre el Proyecto de Ordenanza Municipal de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, una vez finalizado el periodo activo de la consulta mediante la exposición al público, en el Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, según edicto número RGEI2024000317, La consulta transcurrió desde el día 28/03/2024 hasta el día 28/04/2024 durante el cual Se han recibido 19 opiniones o aportaciones tanto de particulares como de asociaciones y entidades		
<b>Trámites de audiencia e información</b>	Una vez aprobada inicialmente por el Pleno Municipal, se procederá a su exposición pública por un periodo de 30 días según establece el artículo 11 Del Real Decreto 1052/2022.		
<b>ANÁLISIS DE IMPACTOS</b>			
<b>ADECUACIÓN AL ORDEN DE COMPETENCIAS</b>	<p>1. Conforme a lo establecido en el artículo 25 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, el medio ambiente urbano, el tráfico, estacionamiento de vehículos y la movilidad son materias sobre las que, en todo caso, los municipios ejercerán como competencias propias, en los términos que establece la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas.</p> <p>2. La competencia para el establecimiento y regulación de la ZBE mediante la aprobación de la presente Ordenanza viene atribuida por:</p> <p>2.a) Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, cuyo artículo 14.3.a) impone la obligación de establecer la ZBE a determinados municipios, entre los que se encuentran los Municipios de más de 50.000 habitantes, como es el caso del Municipio de Alicante.</p> <p>2.b) El texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, cuyo artículo 7 atribuye competencias a los municipios para la regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina del tráfico en las vías urbanas de su titularidad y, en particular, para la regulación mediante ordenanza de los usos de las vías urbanas.</p> <p>2.c) Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones. El establecimiento de la ZBE requiere la elaboración de un proyecto técnico que contenga los requisitos mínimos previstos en dicho Real Decreto.</p>		

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
 Origen: Administración  
 Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
 Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
 Página 4 de 60

FIRMAS  
 1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



<b>IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO</b>	Efectos sobre la economía en general	La inversión necesaria para la implantación de las zonas de Bajas Emisiones ha sido subvencionada a través de los Fondos Next Generation, por resolución del Ministerio de Transportes del gobierno de España. Por otro lado, la mecanización de los instrumentos de control y monitorización previstos en el proyecto hace que el coste de mantenimiento sea reducido o asumible y puede ser sufragado o compensado a través de los ingresos generados por las diferentes sanciones a los infractores.			
	En relación con la competencia	En el caso de Alicante, además hay que tener en cuenta que las restricciones de acceso y circulación afectan a una zona en la que ya existe un régimen restrictivo asumido y conocido por los usuarios del vehículo privado, por lo que la disminución de vehículos en el resto de anillos va a derivar de la concienciación y la regulación de medidas que favorezcan el uso del transporte público y los aparcamientos existentes.  El sector comercial y hostelero no se verán afectados por la implantación de la ZBE, en tanto la afluencia de público está garantizada.			
	Desde el punto de vista de las cargas administrativas	la ordenanza no supone un grave incremento de las cargas administrativas			
	Desde el punto de vista de los presupuestos, la norma afecta a los presupuestos	implica un gasto	NO		
		Implica un ingreso	SI		
<b>IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA</b>	La norma tiene un impacto de género	Negativo	Nulo	X	Positivo
	La norma tiene un impacto en la familia	Negativo	Nulo	X	Positivo
	Impacto en la infancia y en la adolescencia	Negativo	Nulo	X	Positivo
<b>IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO</b>	La norma tiene un impacto sobre el cambio climático	Negativo	Nulo		Positivo X
<b>OTROS IMPACTOS</b>	Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.	Negativo	Nulo	X	Positivo
	Impacto en materia medioambiental	Negativo	Nulo		Positivo X
	Impacto en materia de salud pública	Negativo	Nulo		Positivo X



## II. MEMORIA

A través de esta memoria se analiza el proyecto de Ordenanza Municipal por la que se regula la zona de bajas emisiones de la ciudad de Alicante.

### A. OPORTUNIDAD DE LA PROPUESTA.

#### 1. MOTIVACIÓN.

La publicación de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, en su artículo 14.3 establece la obligación de que los municipios de más de 50.000 habitantes y los municipios de más de 20.000 habitantes, cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de calidad del aire, tengan Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad y que incluyan, entre otras medidas el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE), antes de 2023.

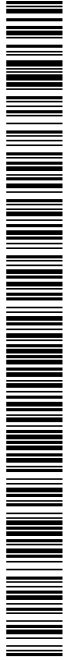
El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones dispone en su artículo 2, que la ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa. Pero esta regulación normativa debe ir acompañada de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las indicadas ZBE.

Las Zonas de Bajas Emisiones contribuirán, así mismo, a mejorar la calidad del medio ambiente sonoro, pudiendo incluir unos objetivos más ambiciosos a los planteados para el municipio en su conjunto.

#### 2. OBJETIVOS.

La norma se elabora con los siguientes objetivos:

- Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.
- Garantizar la protección de la salud de las personas a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, desarrollando jurídicamente a nivel municipal los objetivos contemplados en la normativa vigente de protección ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire.
- Incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el impulso y apoyo a la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.
- Armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie y las Zonas de Aparcamiento Vecinal, reservas para personas con movilidad reducida, distribución urbana de mercancías y otras funciones como los aparcamientos públicos.



### 3. ADECUACIÓN A LOS PRINCIPIOS DE BUENA REGULACIÓN

Esta norma se adecúa a los principios de buena regulación, establecidos en el artículo 129 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas, que han de regir las actuaciones de las administraciones públicas en el ejercicio de la iniciativa legislativa y la potestad reglamentaria.

De conformidad con los principios de necesidad y eficacia, esta Ordenanza se fundamenta en el interés general, en tanto que, por un lado, desarrolla lo previsto en la Ley 7/2021, de 20 de mayo.

De igual modo, se fundamenta en la adecuada protección del medio ambiente a través de la mejora sustancial de la calidad del aire y de la reducción de la contaminación acústica gravemente perjudicial para el bienestar de los ciudadanos, así como impulsando el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y mejorando la eficiencia energética del transporte urbano.

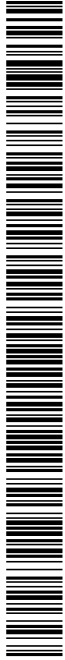
La intención es que esta ordenanza cumpla con el principio de seguridad jurídica, al ajustarse y desarrollar, en el ámbito de las competencias municipales, la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

También busca garantizar el principio de proporcionalidad en la medida en que solo recogerá aquellas cargas o restricciones estrictamente necesarias para cumplir las razones de interés general, imponiendo el menor número posible de aquellas y de la forma menos restrictiva para los derechos de las personas, y el principio de eficiencia al evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos, y simplificar y racionalizar la gestión administrativa.

Dado que Alicante no tiene las problemáticas de contaminación derivada de la movilidad urbana de otras ciudades de España, la ZBE no se plantea como un instrumento para la restricción de derechos o a la prohibición del uso del automóvil sino como un instrumento correctivo de las inercias actuales para evitar tener dichos problemas en el futuro.

Su planteamiento se basa en la corresponsabilidad ciudadana, incidiendo en el fomento de la movilidad sostenible, la incentivación de las alternativas menos contaminantes para el desarrollo de la movilidad urbana y la educación ciudadana como ejes principales del proyecto.

De conformidad con el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas se realizó el trámite consulta pública previa por el Servicio de Medio Ambiente, sobre el Proyecto de Ordenanza Municipal de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, una vez finalizado el periodo activo de la consulta mediante la exposición al público, en el Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, según edicto número RGEI2024000317, La consulta transcurrió desde el día 28/03/2024 hasta el día 28/04/2024 durante el cual Se han recibido 19 opiniones o aportaciones tanto de particulares como de asociaciones y entidades, que después de su análisis se han tenido en cuenta y en algún caso incorporado al texto.



#### 4. ALTERNATIVAS

La elaboración de esta norma ha sido la primera y única alternativa considerada, estando apoyada por el contenido de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, La alternativa de naturaleza no normativa (no desarrollar la Ley 7/2021, de 20 de mayo, y apoyarse en otro tipo de instrumentos como planes o directrices) implicaría un nivel de incertidumbre e inseguridad jurídica no deseable entre usuarios y ciudadanía en general.

En lo que respecta a posibles alternativas sobre el rango normativo, al tratarse de un desarrollo reglamentario de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, se ha optado por la aprobación de la Ordenanza Municipal.

### B. CONTENIDO, ANÁLISIS JURÍDICO Y DESCRIPCIÓN DE LA TRAMITACIÓN

#### 1. CONTENIDO

Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de la zona de bajas emisiones determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, dentro del municipio de Alicante, así como en diversa normativa, citada en su mayoría en párrafos precedentes.

Esta ZBE, se orienta más bien al fomento de la movilidad sostenible, la desincentivación de las alternativas más contaminantes y la educación ciudadana para generar hábitos más saludables. Las actuaciones en la ZBE se deben además conjugar con mejoras del espacio público para peatones y ciclistas e incrementar la masa verde y arbórea, ya que ésta contribuye de manera muy eficaz a mejorar el espacio público y reducir la temperatura ambiente. Esta ordenanza tiene por tanto también la finalidad de fomentar hábitos de movilidad más sostenible planteando soluciones que coadyuven en una mejora del espacio público, haciendo la ciudad más atractiva para peatones y ciclistas, que han de ser los protagonistas de la movilidad urbana del futuro.

La norma se estructura en Consta de una parte expositiva y otra dispositiva integrada por diez y siete artículos, tres disposiciones finales y dos anexos.

El contenido de la parte dispositiva se concreta en los siguientes artículos:

##### Artículo 1. Objeto y finalidad

Se concreta que el objeto de la Ordenanza con la finalidad principal de contribuir a mejorar la salud de la ciudadanía y del medio ambiente y la calidad de vida urbana.

##### Artículo 2. Ámbito de aplicación.

Se indica el ámbito y delimitación de los tres anillos que componen la ZBE de Alicante.

##### Artículo 3. Competencia municipal para regular la ZBE.

Se exponen las competencias municipales en materia de regulación del tráfico y protección del medio ambiente que justifican la elaboración de esta ordenanza.

##### Artículo 4. Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación.

Se explica la relación y coherencia de la implantación de la ZBE con otros instrumentos de planificación municipales como el PMUS, Plan Acústico, entre otros.



#### Artículo 5. Corresponsabilidad ciudadana.

Se expone la importancia de la corresponsabilidad frente al problema de la contaminación atmosférica y acústica y el papel tanto del Ayuntamiento como de los ciudadanos.

#### Artículo 6. Vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica en Alicante.

Se exponen y explica los diferentes canales de vigilancia y control de la calidad del aire que se encuentran disponibles en Alicante y los que se prevé poner en funcionamiento para alcanzar los objetivos de calidad del aire.

#### Artículo 7. Señalización de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE).

Se expone la intención de instalar la necesaria señalización de la ZBE utilizando la señalización prevista y autorizada por la Dirección General de Tráfico (D.G.T).

#### Artículos 8. Vehículos autorizados para acceder al Anillo I Casco Antiguo de la ZBE.

Se exponen los vehículos que estarán autorizados a circular en el anillo I del casco Antiguo, en función de sus necesidades y características.

Artículo 9. Medidas de Intervención. Se explican las prohibiciones y excepciones que se aplicarán en el anillo I del Casco Antiguo.

#### Artículo 10. Medidas específicas de restricción de tráfico ante episodios de contaminación.

Se explican las medidas de aplicación en casos de episodios de contaminación declarada por parte de la administración competente.

#### Artículo 11. Registro Municipal de vehículos autorizados en la ZBE.

Se explica el funcionamiento del registro municipal de vehículos autorizados en la ZBE.

#### Artículo 12. Sistema de control de acceso a la ZBE y protección de datos.

Se describe el sistema de control de acceso por medio de cámaras y sensores así como su sujeción a la normativa de protección de datos.

#### Artículo 13. Estacionamiento en la ZBE.

Este artículo explica las for5mular previstas para regular y facilitar el estacionamiento autorizado de forma razonable en la ZBE.

#### Artículo 14. Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en la ZBE.

Se explican las actuaciones previstas para mejorar la gestión de la distribución urbana de mercancías en la ciudad y en especial en la ZBE.

#### Artículo 15. Atención a la ciudadanía en la gestión de la ZBE.

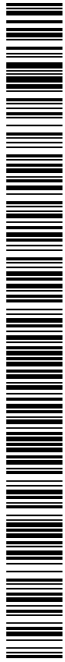
Se dan a conocer todos los canales de información a la ciudadanía que se prevén en el proyecto de la ZBE.

#### Artículo 16. Régimen obligatorio de la ZBE municipal.

Se explica el régimen obligatorio establecido en la ordenanza remitiendo los incumplimientos al régimen sancionador descrito en el artículo 17.

#### Artículo 17. Régimen Sancionador.





Se presenta el régimen sancionador para los casos de incumplimientos de las normas de circulación y estacionamiento, readmitirlas a la Ordenanza Municipal de Circulación de peatones y Vehículos de Alicante.

Disposición final primera.

Se expone que en todo lo no expresamente previsto en esta Ordenanza, es de completa y supletoria aplicación la normativa municipal prevista en la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos del Ayuntamiento de Alicante, aprobada definitivamente por Pleno de 29 de noviembre de 2011 (BOP n: 250, de 30 de diciembre de 2011).

Disposición final segunda.

Se exponen las fórmulas para poder, en casos necesario adaptar las ZBE o modificar ámbitos y regulaciones.

Disposición final tercera.

Establece la entrada en vigor tras su publicación así como su revisión.

Anexos. Se completa la norma con dos anexos.

El primero de ellos, como ya se ha referido, se presenta el ámbito territorial de la ZBE de Alicante definiendo sus tres anillos.

En el segundo de los anexos, se presentan las reglas de negocio o regulación para todos los vehículos autorizados o autorizables en el anillo I del Casco Antiguo, así como la regulación en los anillos II y III.

## 2. ANÁLISIS JURÍDICO

### 2.1. FUNDAMENTO JURÍDICO Y RANGO NORMATIVO

De conformidad con el apartado 3 del artículo 2 del Real Decreto 1052/2022, "las ZBE serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su normativa municipal".

Esta iniciativa legislativa viene regulada en el Título VI de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas en consonancia con el artículo 49 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local. Por lo tanto, la ordenanza municipal es el instrumento jurídico idóneo para regular la implantación de estas zonas de bajas emisiones.

El objetivo de las ordenanzas reguladoras de las ZBE es preservar y mejorar la calidad del aire y mitigar el cambio climático en base a las problemáticas que existan en la ciudad. Por esta razón, los fundamentos que sustenten esta normativa local pueden vincularse al contexto de emergencia climática, de transición ecológica o de salud pública de conformidad con lo dispuesto en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética.

El artículo 45 de la Constitución española (en adelante CE) dispone, en el apartado 1: "Todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo". Y, en el apartado 2: "Los poderes públicos velarán por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y

mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva”.

Y, por su parte, el artículo 43.1 de la CE reconoce el derecho a la protección de la salud.

En el ámbito europeo, la normativa en vigor sobre calidad del aire, viene representada por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, cadmio, mercurio, níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente.

En nuestro ordenamiento jurídico interno, es la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera, la que actualiza la base legal para los desarrollos relacionados con la evaluación y la gestión de la calidad del aire en España. Su artículo 16.4 determina que las entidades locales, en el ámbito de sus competencias, pueden elaborar sus propios planes y programas, con el fin de cumplir los niveles establecidos en la normativa correspondiente y les permite adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, entre las cuales se incluyen las restricciones a los vehículos más contaminantes.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

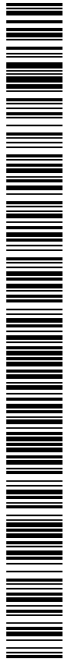
Pero a nivel general y, con efectos en todas las Administraciones Públicas, es el artículo 27.2 de la Ley 33/2011, de 4 de octubre, General de Salud Pública, el que dispone que las Administraciones Públicas, en el ámbito de sus competencias, deben proteger la salud de la población mediante actividades y servicios que actúen sobre los riesgos presentes en el medio y en los alimentos, a efectos de desplegar los servicios y las actividades que permitan la gestión de los riesgos para la salud que puedan afectar a la población.

También y de manera concreta el artículo 7 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, y el artículo 18, la de acordar, por los mismos motivos, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía con carácter general o para determinados vehículos o el cierre de determinadas vías.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, impone a los municipios de más de 50.000 habitantes la adopción de planes de movilidad urbana sostenible, que deben introducir medidas de mitigación para reducir las emisiones derivadas de la movilidad, incluyendo al menos el establecimiento de Zonas de Bajas Emisiones.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, constituye la normativa reglamentaria de este instrumento medioambiental y de movilidad urbana.





En el ámbito autonómico, La Comunidad Valenciana asumió, a través del artículo 50 de su Estatuto de Autonomía, la competencia para el desarrollo legislativo y ejecución en materia de protección del medio ambiente y normas adicionales de protección, en el marco de la legislación básica del Estado y en los términos que la misma establezca, pudiendo esta ser desarrollada en por sus entidades locales en el ámbito municipal. Siguiendo esta línea, se aprobó la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana, por la que establece en su artículo 2 como principios generales, que las administraciones públicas orientarán el crecimiento de la movilidad entre otros objetivos, a los de La salud y la calidad del entorno y del medio ambiente, con la consiguiente disminución de los niveles de ruido y emisiones atmosféricas, especialmente las que puedan afectar de manera directa a la salud y el bienestar de las personas. La disminución de los consumos energéticos específicos, potenciando la utilización de los modos de transporte en tal sentido más eficientes, y promoviendo la progresiva utilización de fuentes renovables. La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas y de las mercancías, y a la promoción del transporte público para todas las personas y de la intermodalidad, entre otros.

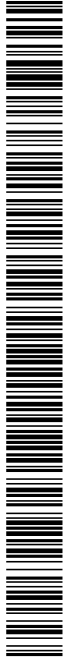
A todo este marco jurídico hay que añadir que el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Alicante, aprobado en Junta de Gobierno Local el 16 de diciembre 2013, contempla dentro de las medidas de aplicación encaminadas a un uso responsable del vehículo privado y gestión del tráfico para un mayor control de las emisiones de gases de efecto invernadero y en la calidad de vida en general de la ciudad.

La ciudad de Alicante dispone desde el año 2011 de una zona con limitación de accesos en el interior del perímetro comprendido por el Casco Antiguo, entre la Rambla de Méndez Núñez, la avda. De Jaime II, la ladera del castillo y las calles Jorge Juan-Altamira con una superficie de más de diez hectáreas, en la que se limita la entrada de vehículos, mediante controles de acceso, a vecinos, comerciantes o vehículos autorizados, de manera que se utilice este espacio como "zona residencial" con prioridad al peatón respecto al vehículo.

No obstante a lo anterior, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) se encuentra en estos momentos en fase de modificación y contendrá un capítulo específico destinado a la ZBE, todo ello, en plena coordinación y coherencia con el Proyecto de ZBE en ejecución; y la presente Ordenanza, es el instrumento jurídico para la aprobación y gestión de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, dando así cumplimiento a los objetivos de reducción de emisiones contaminantes producidas por la movilidad y el tráfico.

Por todo ello, se concluye que el establecimiento de la ZBE es una obligación legal, desarrollada reglamentariamente y deberá ser regulada por los Ayuntamientos por medio de ordenanza municipal, dando cumplimiento al principio de seguridad jurídica al ajustarse y desarrollar en el ámbito de las competencias municipales la normativa comunitaria, estatal y autonómica, ofreciendo un marco normativo preciso, amplio, estable y al mismo tiempo flexible para ofrecer solución a los desafíos presentes y futuros de la movilidad urbana sostenible.

La presente Ordenanza también cumple el principio de proporcionalidad en la medida en que solo recoge aquellas cargas estrictamente necesarias y el principio de eficiencia al evitar cargas accesorias o innecesarias a los ciudadanos, intentando simplificar y racionalizar la gestión administrativa.



En la elaboración de esta norma se han seguido los trámites de consulta pública previa, audiencia e información pública para asegurar la transparencia y participación de la ciudadanía en general y de los colectivos especialmente afectados en particular, siendo su texto el resultado de una intensa participación ciudadana.

Esta Ordenanza, que establece la ZBE (anillos I Casco Antiguo, II Centro Tradicional y III Gran Vía) del municipio de Alicante, regula su objeto, finalidad, ámbito de aplicación, competencia y medidas de implementación.

Esta Ordenanza municipal establece la creación y gestión de la zona de bajas emisiones determinada en la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética, dentro del municipio de Alicante, así como en diversa normativa, citada en su mayoría en párrafos precedentes.

Esta ZBE se orienta al fomento de la movilidad sostenible, la desincentivación de las alternativas más contaminantes y la educación ciudadana para generar hábitos más saludables. Las actuaciones en la ZBE se deben además conjugar con mejoras del espacio público para peatones y ciclistas e incrementar la masa verde y arbórea, ya que ésta contribuye de manera muy eficaz a mejorar el espacio público y reducir la temperatura ambiente. Esta ordenanza tiene por tanto también la finalidad de fomentar hábitos de movilidad más sostenible planteando soluciones que coadyuven en una mejora del espacio público, haciendo la ciudad más atractiva para peatones y ciclistas, que han de ser los protagonistas de la movilidad urbana del futuro.

## 2.2. RELACIÓN CON OTRAS NORMAS DE DERECHO INTERNO Y DE LA UE

En cuanto a su relación con el Derecho de la Unión Europea y el Derecho nacional, la ordenanza asume los compromisos asumidos por España a nivel comunitario e internacional, y por lo tanto es congruente con la voluminosa normativa comunitaria y nacional y autonómica que se ha venido adoptando en los últimos años y cuya relación más actualizada se detalla a continuación:

La normativa europea sobre calidad del aire en vigor, viene representada por la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y la Directiva 2004/107/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de diciembre de 2004, relativa al arsénico, el cadmio, el mercurio, el níquel y los hidrocarburos aromáticos policíclicos en el aire ambiente, donde se establecen unos objetivos de calidad del aire para la protección de la salud humana y el medio ambiente en su conjunto.

En el marco de la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones, se han adoptado varios reglamentos comunitarios, entre los que destacan el Reglamento (UE) 2019/631, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y fija reducciones del 37,5% de emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos para 2030 partiendo de unos niveles ya ambiciosos en 2021, y se marca como referencia al menos un 35% de vehículos de cero o bajas emisiones (inferiores a 50gCO<sub>2</sub>/km) para 2030 y el Reglamento (UE)



2019/1242, por el que establecen objetivos de reducción a vehículos pesados nuevos en 2025 y 2030.

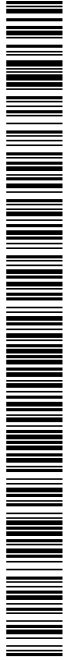
Destacar igualmente la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de diciembre de 2018 relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, que establece un objetivo vinculante para la Unión Europea en relación con la cuota general de energía procedente de fuentes renovables en el consumo final bruto de energía en 2030. Esta Directiva define asimismo normas relativas al transporte y criterios de sostenibilidad y de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero para los biocarburantes, biolíquidos y combustibles de biomasa.

A nivel nacional, la Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera establece en su artículo 16.4 que "(...) las entidades locales, con el objeto de conseguir los objetivos de esta Ley, podrán adoptar medidas de restricción total o parcial del tráfico, que pueden incluir restricciones a los vehículos más contaminantes, a algunas matrículas, a algunas horas o zonas, entre otros"

El artículo 25 del Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, establece que los Planes de Acción a corto plazo "podrán, en determinados casos, establecer medidas eficaces para controlar y, si es necesario, reducir o suspender actividades que contribuyan de forma significativa a aumentar el riesgo de superación de los valores límite o los valores objetivo o umbrales de alerta respectivos. Esos planes de acción podrán incluir medidas relativas al tráfico de vehículos de motor, a aeronaves en ciclo de aterrizaje y despegue, a obras de construcción, a buques amarrados y al funcionamiento de instalaciones industriales o el uso de productos y a la calefacción doméstica. En el marco de esos planes, también podrán preverse acciones específicas destinadas a proteger a los sectores vulnerables de la población, incluidos los niños."

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, dedica todo un capítulo a las políticas de Transporte y Movilidad Sostenible. Definiendo en su artículo 100 que las Administraciones Públicas, en el desarrollo de su política de impulso de la movilidad sostenible, perseguirán los siguientes objetivos:

1. Contribuir a la mejora del medio ambiente urbano y la salud y seguridad de los ciudadanos y a la eficiencia de la economía gracias a un uso más racional de los recursos naturales.
2. Integrar las políticas de desarrollo urbano, económico, y de movilidad de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y facilitar la accesibilidad eficaz, eficiente y segura a los servicios básicos con el mínimo impacto ambiental.
3. Promover la disminución del consumo de energía y la mejora de la eficiencia energética, para lo que se tendrán en cuenta políticas de gestión de la demanda.
4. Fomentar los medios de transporte de menor coste social, económico, ambiental y energético, tanto para personas como para mercancías, así como el uso de los transportes público y colectivo y otros modos no motorizados.
5. Fomentar la modalidad e intermodalidad de los diferentes medios de transporte, considerando el conjunto de redes y modos de transporte que faciliten el desarrollo de modos alternativos al vehículo privado.



Por su parte, el artículo 7.g del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, otorga a los municipios la competencia de restringir la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales y el artículo 18, de acordar por los mismos motivos la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general o para determinados vehículos, así como el cierre de determinadas vías.

En materia de ruido, las zonas de bajas emisiones que se definan pueden incorporar, entre sus objetivos, el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que sean aplicables en las áreas en las que se encuentran, y que dependen de la zonificación acústica que se haya establecido por la autoridad competente (en general los ayuntamientos), de acuerdo al artículo 5 y 13 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Por otra parte, en la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, se contemplan las dos figuras de protección siguientes: las zonas en las aglomeraciones y las zonas en campo abierto. Entre los objetivos perseguidos para las Zonas de Bajas Emisiones se incorpora la consecución de una calidad sonora adecuada para la población de estas áreas.

### 2.3. ENTRADA EN VIGOR

El texto íntegro de la Ordenanza se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia y entrará en vigor transcurrido el plazo previsto en el artículo 65.2 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.

### 3. TRAMITACIÓN

La tramitación de la ordenanza ha seguido los siguientes trámites:

#### 3.1. INFORMES TÉCNICOS PREVIOS A LA ELABORACIÓN DEL TEXTO

La tramitación de la ordenanza ha coincidido con la redacción del correspondiente Proyecto Técnico de implantación de la ZBE de Alicante ( Anillo Gran Vía) a medida que se ha ejecutado el proyecto de implantación subvencionado por los fondos next generation.

Durante el proceso se han recabado e incorporado al expediente informes emitidos por el servicio de tráfico y transporte y servicio Jurídico municipal, cuyas aportaciones se han tenido en cuenta y en su caso incorporado al texto de la ordenanza.

#### 3.2. CONSULTA PÚBLICA PREVIA.

De conformidad con el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas se realizó el trámite consulta pública previa por el Servicio de Medio Ambiente, sobre el Proyecto de Ordenanza Municipal de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, una vez finalizado el periodo activo de la consulta mediante la exposición al público, en el Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, según

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 15 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

edicto número RGEI2024000317, La consulta transcurrió desde el día 28/03/2024 hasta el día 28/04/2024 durante el cual Se han recibido 19 opiniones o aportaciones tanto de particulares como de asociaciones y entidades, que después de su análisis se han tenido en cuenta y en algún caso incorporado al texto.

### **C. ADECUACIÓN DE LA NORMA AL ORDEN DE DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS.**

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, en su artículo segundo indica que las zonas de bajas emisiones serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa.

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su artículo 7 regula las competencias de los municipios, estableciendo en su letra a) "La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración". Y en su letra g) "La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales".

Por otra parte, la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 4, regula el principio de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad, estableciendo que "Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos".

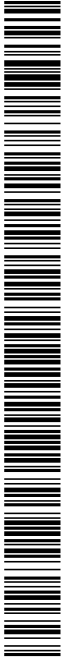
Por todo ello, se entiende que la Ordenanza se adecúa al orden de distribución de competencias.

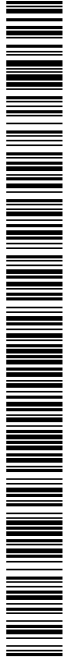
### **D. ANÁLISIS DE IMPACTOS.**

#### **1. IMPACTO ECONÓMICO Y PRESUPUESTARIO.**

##### **Impacto económico general.**

En general se considera que la presente norma, al remitirse a la Ordenanza municipal de circulación de peatones y Vehículos de Alicante en todo lo relativo a la imposición de sanciones económicas, y dar continuidad al régimen regulador de los accesos y circulación en el anillo I del Casco Antiguo, vigentes desde el año 2011, no tendrá impacto sobre la economía en general.





### **Efectos sobre la competencia en el mercado y unidad de mercado.**

No se aprecia que la norma propuesta introduzca elementos que distorsionen la competencia en el mercado de manera significativa. Más bien al contrario, como se ha señalado, las disposiciones de la ordenanza pretenden en todo caso, mejorar la seguridad jurídica, la homogeneidad de trato y la certidumbre tanto para la administración responsable como para los usuarios de la ZBE.

En cuanto a la adecuación a la Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado, la ordenanza tiene en cuenta los principios de la citada ley ya que no se exigen nuevos requisitos económicos, ni nuevas obligaciones a los operadores económicos.

En todo caso, la valoración concreta de los posibles impactos por razón de competencia, ha de hacerse de manera particularizada para cada una de las ZBE, y en nuestro caso, las condiciones de acceso, circulación y estacionamiento que afectan a la ZBE de Alicante, no incorporan medidas que puedan afectar a la competencia.

### **Análisis de las cargas administrativas.**

La aplicación de esta ordenanza no supone de por sí la implantación de cargas administrativas para los particulares.

Todo ello sin perjuicio de las cargas que lleve aparejada la aplicación de la ordenanza, que deberá ser asumida mediante correspondientes instrumentos que favorezcan la movilidad urbana sostenible, ya que de hecho, este tipo de medidas están previstas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible PMUS de Alicante.

### **Impacto presupuestario**

El presente proyecto de Ordenanza no supone de por sí, ni prevé, incremento en las dotaciones presupuestarias.

Cabe esperar un impacto presupuestario para conseguir su efectiva aplicación, tanto en términos de ingresos como de gastos.

En todo caso, cabe esperar un cierto nivel de gasto público tanto en materia de personal (Policía y Agentes de Movilidad, personal técnico, etc.); como en recursos materiales (semáforos, señalización, balizamiento, radares, etc.), tecnológicos o de servicios.

En relación a los ingresos, cabe esperar que estos se produzcan en aplicación de sanciones por infracción de las ordenanzas, tasas o precios públicos por aprovechamiento u ocupación del dominio público, autorizaciones de paso y circulación, estacionamiento, etc.

## **2. IMPACTO POR RAZÓN DE GÉNERO, EN LA INFANCIA Y ADOLESCENCIA Y EN LA FAMILIA.**

### **a) Impacto por razón de género**





A los efectos de lo dispuesto en la Ley 30/2003, de 13 de octubre, sobre medidas para incorporar la valoración del impacto de género en las disposiciones normativas, se informa que el presente proyecto de Ordenanza tiene un impacto de género positivo y no contiene ninguna medida discriminatoria por razón de género, que pueda incumplir el principio de igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres ni atentar contra el mismo.

Los más recientes estudios sobre movilidad y perspectiva de género demuestran que el género es un diferenciador importante en la movilidad urbana. Las mujeres presentan patrones de movilidad más complejos, puesto que incluyen más intermodalidad y, en particular, uso de más transporte público y a pie, en varios momentos del día.

En este sentido, se espera que la presente Ordenanza, por su reorganización de los espacios públicos, su apuesta por el transporte público, los desplazamientos a pie y en bicicleta y, en general, la pacificación del medio urbano, suponga un impacto positivo en materia de género e igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres.

#### **b) Impacto en la infancia, la adolescencia y la familia**

Se prevé un impacto positivo en las familias, la infancia y la adolescencia, teniendo en cuenta que el la Ordenanza y la implantación consiguiente de la ZBE de Alicante, se aprueba en beneficio de las generaciones presentes y futuras. Específicamente, se prevé un impacto positivo en la infancia, identificado como uno de los potenciales colectivos vulnerables a los impactos del cambio climático y de la mala calidad del aire.

### **3. IMPACTO POR RAZÓN DE CAMBIO CLIMÁTICO.**

Esta Ordenanza, la implantación de la ZBE y el desarrollo de todo el proyecto de bajas emisiones de la ciudad de Alicante supone avanzar significativamente en la protección del medio ambiente y en la salud de las personas. El principal impacto sobre el medio ambiente es lograr la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que tendrá como efecto colateral una reducción significativa de emisiones de contaminantes atmosféricos, como dióxido de azufre, óxidos de nitrógeno y partículas en suspensión, mejorando así la calidad del aire de las áreas urbanas, con los efectos positivos sobre la protección de la salud y la vida que ello conlleva.

### **4. OTROS IMPACTOS.**

#### **a) Impacto en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad.**

Se prevé un impacto positivo en materia de igualdad de oportunidades, no discriminación y accesibilidad universal de las personas con discapacidad, en los términos contemplados en el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre.

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 18 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

Las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de algunos vehículos, más allá de los beneficios en ruido o calidad del aire, suponen una mejora sustancial en el calmado del tráfico, la seguridad vial y en general de calidad de la experiencia urbana, del paseo y de pacificación del medio urbano. Todo ello supone un claro impacto positivo en relación a la accesibilidad y no discriminación en el ámbito de los espacios públicos urbanizados.

Además el proyecto de la ZBE y la norma establecen las garantías de acceso, circulación y estacionamiento para vehículos de personas titulares de tarjetas de movilidad reducida que van a ver sino incrementados sus derechos a la accesibilidad.

#### **b) Impacto en materia medio ambiental**

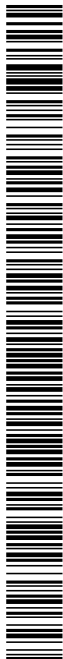
Además de los impactos positivos en calidad del aire a los que se ha hecho referencia en el análisis de impacto por razón de cambio climático, en materia de ruido se prevé igualmente un impacto medioambiental positivo en las áreas urbanas, consistente en una reducción de la contaminación acústica, como consecuencia de la limitación de circulación de los vehículos de tracción mecánica más contaminantes, que se corresponden normalmente con los más ruidosos.

En materia de eficiencia energética, se espera un impacto positivo al promover el uso de energías renovables y de suministro de combustibles alternativos en el ámbito de la movilidad urbana; y al favorecer el uso de transporte público y medios autopropulsados.

#### **c) Impacto en materia de salud pública**

Se prevé un impacto positivo sobre la salud pública y sobre la salud individual de las personas, como consecuencia de la mejora sustancial de la calidad del aire por la reducción de las emisiones y partículas derivadas del tráfico rodado, la reducción de la siniestralidad vial y la reducción de la contaminación acústica.

EL JEFE DE SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE  
Juan Luis Beresaluze Pastor.



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 19 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

## ANEXO I. INFORMES TÉCNICOS



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 20 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
MEDIO AMBIENTE

REFERENCIA  
MMEA2024000002

Código Seguro de Verificación: 2b4eaf51-40c2-4b2c-afac-3af02e6dd314  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20244529  
Fecha de impresión: 17/09/2024 13:48:30  
Página 1 de 4

FIRMAS  
1.- RAFAEL RAMOS RODRIGUEZ, 09/08/2024 13:57



**Servicio Jurídico Municipal**  
**Ayuntamiento de Alicante**

**INFORME JURIDICO**

**RAFAEL RAMOS RODRIGUEZ**, Letrado Jefe del Servicio Jurídico Municipal, emite el siguiente INFORME:

**ASUNTO.-** Se solicita informe por la Concejalía de Medio Ambiente, acerca de la propuesta de **SOBRE EL PROYECTO DE ORDENANZA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (Z.B.E.) DE ALICANTE.** (Expediente MMA 2024000002)

Constan en el expediente los siguientes documentos:

- Memoria Técnica y proyecto de ordenanza
- Convocatoria de periodo de información pública de la ordenanza.
- Alegaciones de los interesados en periodo de información pública.
- Informe sobre alegaciones formuladas por los interesados y asociaciones interesadas.

Es por ello que el Letrado que suscribe formula el siguientes

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 21 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
MEDIO AMBIENTE

REFERENCIA  
MMEA2024000002

Código Seguro de Verificación: 2b4eaf51-40c2-4b2c-afac-3af02e6dd314  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20244529  
Fecha de impresión: 17/09/2024 13:48:30  
Página 2 de 4

FIRMAS  
1.- RAFAEL RAMOS RODRIGUEZ, 09/08/2024 13:57



## INFORME

### I.- Procedimiento de aprobación.

Conforme al art. 49 de la LRBRL 7/85: a aprobación de las ordenanzas locales se ajustará al siguiente procedimiento:

- a) Aprobación inicial por el Pleno.
- b) Información pública y audiencia a los interesados por el plazo mínimo de treinta días para la presentación de reclamaciones y sugerencias.
- c) Resolución de todas las reclamaciones y sugerencias presentadas dentro del plazo y aprobación definitiva por el Pleno.

En el caso de que no se hubiera presentado ninguna reclamación o sugerencia, se entenderá definitivamente adoptado el acuerdo hasta entonces provisional.

Por su parte, la Ley de Procedimiento Administrativo Común Ley 39/2015 establece en su art. 133 sobre Participación de los ciudadanos en el procedimiento de elaboración de normas con rango de Ley y reglamentos, lo siguiente:

1. Con carácter previo a la elaboración del proyecto o anteproyecto de ley o de reglamento, se sustanciará una consulta pública, a través del portal web de la Administración competente en la que se recabará la opinión de los sujetos y de las organizaciones más representativas potencialmente afectados por la futura norma acerca de:

- Los problemas que se pretenden solucionar con la iniciativa.
- La necesidad y oportunidad de su aprobación.
- Los objetivos de la norma.
- Las posibles soluciones alternativas regulatorias y no regulatorias.

2. Sin perjuicio de la consulta previa a la redacción del texto de la iniciativa, cuando la norma afecte a los derechos e intereses legítimos de las personas, el centro directivo competente publicará

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 22 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



DOCUMENTO DOCUMENT ANEXAT	ÓRGANO MEDIO AMBIENTE	REFERENCIA MMEA2024000002
Código Seguro de Verificación: 2b4eaf51-40c2-4b2c-afac-3af02e6dd314 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2024_20244529 Fecha de impresión: 17/09/2024 13:48:30 Página 3 de 4	FIRMAS 1.- RAFAEL RAMOS RODRIGUEZ, 09/08/2024 13:57	



el texto en el portal web correspondiente, con el objeto de dar audiencia a los ciudadanos afectados y recabar cuantas aportaciones adicionales puedan hacerse por otras personas o entidades. Asimismo, podrá también recabarse directamente la opinión de las organizaciones o asociaciones reconocidas por ley que agrupen o representen a las personas cuyos derechos o intereses legítimos se vieren afectados por la norma y cuyos fines guarden relación directa con su objeto.

3. La consulta, audiencia e información públicas reguladas en este artículo deberán realizarse de forma tal que los potenciales destinatarios de la norma y quienes realicen aportaciones sobre ella tengan la posibilidad de emitir su opinión, para lo cual deberán ponerse a su disposición los documentos necesarios, que serán claros, concisos y reunir toda la información precisa para poder pronunciarse sobre la materia.

En este caso, la Ordenanza que se propone es una Disposición de Carácter General que afecta a los Ciudadanos, razón por la cual se han de cumplimentar estos trámites previos de consulta.

A tal efecto consta en el expediente que las consultas previas se han realizado conforme a lo dispuesto en este precepto.

**II.- Borrador sometido a consideración.**

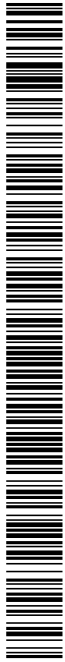
Analizado el borrador del Proyecto sometido a consideración, parece que el mismo se ajusta a lo establecido en el art. 123 de la Ley de Procedimiento Administrativo, sobre principios de buena regulación, quedando justificado en su exposición de motivos los siguientes aspectos:

la Justificación de la norma por una razón de interés general, teniendo la misma una identificación clara de los fines perseguidos y ser el instrumento más adecuado para garantizar su consecución.

La norma parece que se ajusta al resto del ordenamiento jurídico de aplicación, de hecho contiene un exhaustivo examen de las normas y leyes que son de aplicación al supuesto. No obstante lo anterior, se recomienda una examen de las disposiciones y ordenanzas del Ayuntamiento que puedan resultar afectadas por esta regulación, de forma que mediante disposiciones adicionales o transitorias, se coordinen y haga un todo coherente el acervo de normas y ordenanzas municipales que puedan resultar afectadas.

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 23 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
MEDIO AMBIENTE

REFERENCIA  
MMEA2024000002

Código Seguro de Verificación: 2b4eaf51-40c2-4b2c-afac-3af02e6dd314  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20244529  
Fecha de impresión: 17/09/2024 13:48:30  
Página 4 de 4

FIRMAS  
1.- RAFAEL RAMOS RODRIGUEZ, 09/08/2024 13:57

Se advierte que será necesario, en la tramitación de la norma, informe del Servicio de Control Económico, sobre los gastos o ingresos públicos presentes o futuros, los cuales se deberán cuantificar y valorar sus repercusiones y efectos, y supeditarse al cumplimiento de los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

Conforme a lo expuesto, el letrado que suscribe entiende que se puede seguir tramitando la disposición general "Ordenanza de LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (Z.B.E.) DE ALICANTE"

Es todo cuanto tiene a bien informar el letrado que suscribe.

**Alicante a 9 de Agosto de 2024**

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 24 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



<b>DOCUMENTO</b> Doc. Anexado PortaFirmas	<b>ÓRGANO</b>	<b>REFERENCIA</b> Informe SGP Ordenanza Zona de Bajas Emisiones.pdf
Código Seguro de Verificación: a70eae3c-42f6-4717-9243-95b6e20b7418 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2023_18573964 Fecha de impresión: 29/12/2023 12:50:39 Página 1 de 6	<b>FIRMAS</b> 1.- GERMAN PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS (Vicesecretario), 29/12/2023 12:50	

Secretaría General del Pleno.  
Excmo. Ayuntamiento de Alicante.

Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas, como Secretario General del Pleno del Excmo. Ayuntamiento de Alicante, se emite el siguiente informe.

Por parte del Ilmo. Sr. Alcalde, se solicita de esta Secretaría informe relativo a la posibilidad legal de aprobar la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, sin necesidad de contar con el correspondiente título regulador del procedimiento sancionador.

La Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, regula en su artículo 14 la promoción de movilidad sin emisiones, señalando que:

1. La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2, de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima fijará para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos matriculados con nulas o bajas emisiones directas de CO2, según sus diferentes categorías.
2. En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050 se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa de la Unión Europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0 g CO2/km de conformidad con lo establecido por la normativa comunitaria. A tal efecto, previa consulta con el sector, se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.
3. Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares adoptarán antes de 2023 planes de movilidad urbana sostenible que introduzcan medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

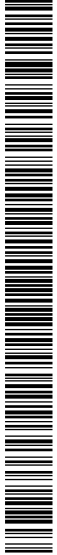
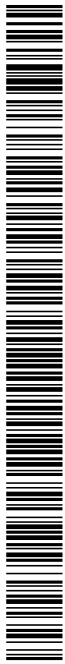
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 25 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

<b>DOCUMENTO</b> Doc. Anexado PortaFirmas	<b>ÓRGANO</b>	<b>REFERENCIA</b> Informe SGP Ordenanza Zona de Bajas Emisiones.pdf
Código Seguro de Verificación: a70eae3c-42f6-4717-9243-95b6e20b7418 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2023_18573964 Fecha de impresión: 29/12/2023 12:50:39 Página 2 de 6	<b>FIRMAS</b> 1.- GERMAN PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS (Vicesecretario), 29/12/2023 12:50	



- a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones antes de 2023.
- b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables, así como corredores verdes intraurbanos que conecten los espacios verdes con las grandes áreas verdes periurbanas.
- c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal.
- d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.
- e) Medidas para fomentar el uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.
- f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.
- g) Medidas destinadas a fomentar el reparto de mercancías y la movilidad al trabajo sostenibles.
- h) El establecimiento de criterios específicos para mejorar la calidad del aire alrededor de centros escolares, sanitarios u otros de especial sensibilidad, cuando sea necesario según la normativa de calidad del aire.
- i) Integrar los planes específicos de electrificación de última milla con las zonas de bajas emisiones municipales.

.....

Los planes de movilidad urbana sostenible deberán coincidir con los de calidad del aire con los que, en su caso, cuente el municipio según el Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

Es zona de baja emisión el ámbito delimitado por una Administración pública, en ejercicio de sus competencias, dentro de su territorio, y en el que se aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de gases invernadero, según la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones, según lo establecido en el Reglamento General de Vehículos vigente.

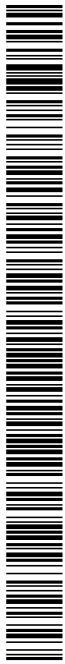
EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 26 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

<b>DOCUMENTO</b> Doc. Anexado PortaFirmas	<b>ÓRGANO</b>	<b>REFERENCIA</b> Informe SGP Ordenanza Zona de Bajas Emisiones.pdf
Código Seguro de Verificación: a70eae3c-42f6-4717-9243-95b6e20b7418 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2023_18573964 Fecha de impresión: 29/12/2023 12:50:39 Página 3 de 6	<b>FIRMAS</b> 1.- GERMAN PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS (Vicesecretario), 29/12/2023 12:50	



Su disposición final octava se refiere al proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte, estableciendo que "con objeto de reforzar y complementar el cumplimiento de las medidas de promoción de la movilidad sin emisiones establecidas en esta ley, el Gobierno presentará a las Cortes Generales un proyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte".

Por su parte, la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las bases del régimen local, en su artículo 25.2 establece que los municipios deben ejercer competencias, en los términos de la legislación del Estado y de las comunidades autónomas, en las materias de medio ambiente urbano, y específicamente de protección contra la contaminación atmosférica en las zonas urbanas, y de tráfico y estacionamiento de vehículos y movilidad, que incluye la ordenación del tráfico de vehículos y personas en las vías urbanas.

El Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, en su artículo segundo indica que las zonas de bajas emisiones serán delimitadas y reguladas por las entidades locales en su correspondiente normativa.

El Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, en su artículo 7 regula las competencias de los municipios, estableciendo en su letra a) "La regulación, ordenación, gestión, vigilancia y disciplina, por medio de agentes propios, del tráfico en las vías urbanas de su titularidad, así como la denuncia de las infracciones que se cometan en dichas vías y la sanción de las mismas cuando no esté expresamente atribuida a otra Administración". Y en su letra g) "La restricción de la circulación a determinados vehículos en vías urbanas por motivos medioambientales".

Por su parte, el artículo 76 de la misma Ley considera en su letra z3) como infracciones graves, cuando no sean constitutivas de delito, "No respetar las restricciones de circulación derivadas de la aplicación de los protocolos ante episodios de contaminación y de las zonas de bajas emisiones".

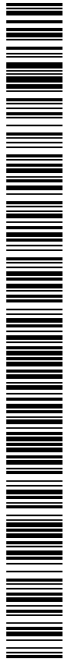
De ahí que, el artículo 15 del Real Decreto 1050/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones establece que "en el supuesto de que no se respeten las restricciones de acceso, circulación y estacionamiento derivadas de las ZBE, conducta constitutiva de la infracción tipificada como

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 27 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



<b>DOCUMENTO</b> Doc. Anexado PortaFirmas	<b>ÓRGANO</b>	<b>REFERENCIA</b> Informe SGP Ordenanza Zona de Bajas Emisiones.pdf
Código Seguro de Verificación: a70eae3c-42f6-4717-9243-95b6e20b7418 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2023_18573964 Fecha de impresión: 29/12/2023 12:50:39 Página 4 de 6	<b>FIRMAS</b> 1.- GERMAN PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS (Vicesecretario), 29/12/2023 12:50	

grave en el artículo 76 z3) del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, será de aplicación el régimen sancionador previsto en el título V de dicha norma.

No obstante, en el Anexo I del mismo Real Decreto, dentro del contenido mínimo que ha de tener el proyecto de zonas de bajas emisiones establece entre otros, en su punto 9) Análisis jurídico de la naturaleza de la ZBE y de los derechos y obligaciones que se pretende implantar en el municipio o territorio insular, incluyendo la competencia, potestades administrativas (especialmente la sancionadora) e instrumentos adecuados para su implementación tales como convenios de colaboración.

Esta regulación debe acompañarse de un proyecto técnico o de planificación que debe establecer las ZBE, debiendo ser coherente y considerar los instrumentos de planificación local.

Estas medidas de restricción del tráfico urbano no se pueden aplicar indiscriminadamente y requiere de una planificación y estudios necesarios para proteger el medio ambiente.

El establecimiento de una ZBE limita la circulación y estacionamiento de vehículos, sobre todo los más contaminantes, por lo que estas restricciones deben justificarse con los datos de indicación de calidad del aire y ruido que justifiquen que, con ello, se mejora la contaminación ambiental y sonora.

Para poder justificar esta y otras limitaciones, el Real Decreto aludido, establece en su Anexo I el Contenido mínimo del proyecto de zona de bajas emisiones y el Anexo II los Indicadores de monitorización y seguimiento.

Este proyecto de zonas de bajas emisiones deberá aprobarse previa información pública a la que se refiere el artículo 11 del Real Decreto 1052/2022.

Una vez aprobado el proyecto de zona de bajas emisiones se procederá a su ejecución y regulación mediante ordenanza municipal.

Todas estas actuaciones vendrán encaminadas al cumplimiento de los objetivos de las zonas de bajas emisiones señaladas en el artículo 3 de dicho Real Decreto, y para ello, se deberán establecer objetivos cuantificables para cada uno de los ámbitos de Mejorar la calidad del aire y Mitigar el cambio climático,

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 28 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO	ÓRGANO	REFERENCIA
Doc. Anexado PortaFirmas		Informe SGP Ordenanza Zona de Bajas Emisiones.pdf
Código Seguro de Verificación: a70eae3c-42f6-4717-9243-95b6e20b7418 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2023_18573964 Fecha de impresión: 29/12/2023 12:50:39 Página 5 de 6	FIRMAS 1.- GERMAN PASCUAL RUIZ-VALDEPEÑAS (Vicesecretario), 29/12/2023 12:50	

promoviendo el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica, el impulso del cambio modal hacia modelos de transporte más sostenibles y la promoción de la eficacia energética en el uso de los medios de transporte.

Para el cumplimiento de estos objetivos se deberán establecer sistemas de monitorización y seguimiento continuo en la evaluación del aire y del ruido, incluyendo indicadores adaptados al contexto local y a la problemática específica del municipio.

Todas estas mediciones serán necesarias para justificar las prohibiciones a que se refiera la normativa y solo así se podrán motivar las instrucciones de los procedimientos sancionadores oportunos.

Por esta razón la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, en su artículo 4, regula el principio de intervención de las Administraciones Públicas para el desarrollo de una actividad, estableciendo que "Las Administraciones Públicas que, en el ejercicio de sus respectivas competencias, establezcan medidas que limiten el ejercicio de derechos individuales o colectivos o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, deberán aplicar el principio de proporcionalidad y elegir la medida menos restrictiva, motivar su necesidad para la protección del interés público así como justificar su adecuación para lograr los fines que se persiguen, sin que en ningún caso se produzcan diferencias de trato discriminatorias. Asimismo, deberán evaluar periódicamente los efectos y resultados obtenidos".

Con estas consideraciones y salvo mejor opinión fundada en derecho, esta Secretaría entiende que no se dan las condiciones objetivas para incluir y aplicar un procedimiento sancionador en la ordenanza reguladora de las zonas de bajas emisiones, debiendo posponerse hasta que se cumplan todos los condicionantes a que se refiere la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética y el Real Decreto 1050/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, o en todo caso, hasta que la administración competente, establezca una fecha cierta en la que deba aplicarse la totalidad de las medidas a que se refiere la normativa.

En Alicante, a la fecha de su firma.  
Firmado electrónicamente.  
El Secretario General del Pleno.  
Germán Pascual Ruiz-Valdepeñas.

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 29 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 83d4d251-0829-4f13-b7c7-aaec371e1e27  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_18694404  
Fecha de impresión: 18/01/2024 11:55:43  
Página 1 de 5

FIRMAS  
1.- DANIEL BLANCO BARTOLOME (Jefe Departamento), 17/01/2024 14:36



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Servicio de Tráfico, Transportes,  
Movilidad y Accesibilidad  
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TRÁFICO

TTOM2023000002

**ASUNTO:** Borrador de Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante (versión 4). Noviembre 2023  
Solicitante: Jefatura del Servicios  
Medio Ambiente

### INFORME

Se recibe copia del borrador de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante (versión 4 anexada en el Gestor de Expedientes el 19 de diciembre de 2023 como 09.1) para que se realicen las consideraciones que se consideren oportunas en cuanto a tráfico se refiere.

El técnico que suscribe informa, en cuanto a tráfico se refiere, realizado un breve análisis del borrador remitido, lo siguiente:

- **Preámbulo**

Conviene incluir en el preámbulo el siguiente párrafo (o uno similar que haga referencia a la disposición en la ciudad de Alicante de una zona con restricción de circulación)

*“La ciudad de Alicante dispone desde el año 2011 de una zona con limitación de accesos en el entorno del Casco Antiguo, entre la Rambla de Méndez Núñez, la avda. De Jaime II, la ladera del castillo y las calles Jorge Juan-Altamira con una superficie de más de diez hectáreas, en la que se limita la entrada de vehículos, mediante controles de acceso, a vecinos, comerciantes o vehículos autorizados, de manera que se utilice este espacio como “zona residencial” con prioridad al peatón respecto al vehículo.”*

- **Artículo 4.- Implantación de la ZBE y coherencia con los instrumentos de planificación**

Donde detalla:

- *Estas reglas de negocio previstas estarán en consonancia con las existentes aplicadas en el casco antiguo, las cuales, quedarán unificadas en el presente documento.*

Convendría **incluir la regulación actual del Casco Antiguo**, de manera que quede diferenciado el Casco Antiguo del anillo del Centro Tradicional, dado que el acceso al Casco Antiguo actualmente es más restrictivo de lo que se prevé a corto plazo para el Centro Tradicional.

- **Artículo 13.- Estacionamiento en las ZBE.**

Donde detalla:

2. *El órgano municipal competente, por medio de señalización, establecerá plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.*

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 30 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 83d4d251-0829-4f13-b7c7-aaec371e1e27  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_18694404  
Fecha de impresión: 18/01/2024 11:55:43  
Página 2 de 5

FIRMAS  
1.- DANIEL BLANCO BARTOLOME (Jefe Departamento), 17/01/2024 14:36



Convendría incluir:

2. *El órgano municipal competente, por medio de señalización, podrá establecer plazas de aparcamiento para determinados colectivos y para actividades de carga y descarga y modos de transporte prioritarios dentro de la ZBE como ciclos, bicicletas, vehículos de movilidad personal y vehículos eléctricos.*

- Artículo 14.- Distribución Urbana de Mercancías (DUM) y zonas de carga y descarga en las ZBE.

Donde detalla:

7. *En la DUM, incluida la carga y descarga, en las ZBE tendrá prioridad de circulación y estacionamiento los vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla.*

Convendría incluir:

7. *En relación a la DUM, incluida la carga y descarga, en las ZBE se podrá priorizar la circulación y estacionamiento a los vehículos no contaminantes en el reparto de la última milla.*

- ANEXO I. ÁMBITO TERRITORIAL DE LA ZBE.

Convendría incluir:

### 3.- ANILLO CASCO ANTIGUO

Que recoja las tres cámaras existentes de acceso al Casco Antiguo y cuya regulación es más restrictiva que la del Centro Tradicional.

Y separarlo del 2. Anillo Centro Tradicional

- ANEXO II.

Como se ha detallado previamente, debe diferenciarse el Centro Tradicional del Casco Antiguo, porque tal y cómo está redactado, se autorizaría a todos los vehículos del apartado 1 a acceder al Casco Antiguo.

Convendría que el punto 1 fuera:

1. *VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CASCO ANTIGUO, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL*

Donde se detallen los autorizados actualmente por el Decreto de acceso al Casco Antiguo.

- VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, CON NECESIDAD DE OBTENER AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 31 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 83d4d251-0829-4f13-b7c7-aaec371e1e27  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_18694404  
Fecha de impresión: 18/01/2024 11:55:43  
Página 3 de 5

FIRMAS  
1.- DANIEL BLANCO BARTOLOME (Jefe Departamento), 17/01/2024 14:36



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Servicio de Tráfico, Transportes,  
Movilidad y Accesibilidad  
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TRÁFICO

#### Donde detalla:

➤ *Vehículos turismo de Clientes de establecimientos hoteleros y Aparcamientos públicos en el interior de la ZBE*

*Corresponderá a los clientes de hoteles y aparcamientos públicos que dispongan estacionamiento en su interior y para hoteles que dispongan de reserva para carga y descarga de viajeros.*

*Estos vehículos, con o sin distintivo ambiental, obtendrán autorización después de que el establecimiento solicite la autorización por el periodo correspondiente a la estancia.*

#### Convendría incluir:

➤ *Vehículos turismo de Clientes de establecimientos hoteleros y/o Aparcamientos públicos en el interior de la ZBE*

*Corresponderá a los clientes de hoteles y/o aparcamientos públicos que dispongan estacionamiento en su interior y para hoteles que dispongan de reserva para carga y descarga de viajeros.*

*Estos vehículos, con o sin distintivo ambiental, obtendrán autorización **mediante acreditación del periodo correspondiente a la estancia en el hotel y aparcamiento** después de que el establecimiento solicite la autorización por el periodo correspondiente a la estancia.*

Este apartado altera los contratos de concesión de todos los aparcamientos públicos existentes en la ciudad de Alicante, no prevista la modificación del contrato en un breve espacio de tiempo. Sería conveniente que se pudiera acreditar la estancia mediante otra manera que no suponga un cambio a corto espacio de tiempo de todos los aparcamientos públicos, como podría ser con el justificante de pago de la estancia en el aparcamiento.

El cómo justificarlo se podrá detallar posteriormente en la app o en la web municipal.

- Centros Educativos

#### Donde detalla:

*Deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los vehículos sin distintivo ambiental relacionados con el ámbito escolar que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos de los ciclos de educación Infantil, Primaria y Secundaria, en días lectivos de 7:00 horas a 10:00 horas y de 12:00 horas a 17:30 horas, durante el periodo escolar, comprendido entre septiembre y junio, ambos incluidos. En este caso se podrán solicitar 3 matrículas autorizadas por alumno.*

#### Convendría incluir:

*Deberán solicitar un permiso de acceso a la ZBE los vehículos sin distintivo ambiental relacionados con el ámbito escolar que accedan a la ZBE para dejar o recoger alumnos de los ciclos de educación Infantil, Primaria, Secundaria, **Bachillerato, Formación Profesional**, en días lectivos **desde una hora antes y una posterior de acceso al Centro educativo y***

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 32 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 83d4d251-0829-4f13-b7c7-aaec371e1e27  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_18694404  
Fecha de impresión: 18/01/2024 11:55:43  
Página 4 de 5

FIRMAS  
1.- DANIEL BLANCO BARTOLOME (Jefe Departamento), 17/01/2024 14:36



**desde una hora antes y una hora posterior a la salida del Centro educativo de 7:00 horas a 10:00 horas y de 12:00 horas a 17:30 horas, durante el periodo escolar, comprendido entre septiembre y junio, ambos incluidos. En este caso se podrán solicitar 3 matrículas autorizadas por alumno.**

Se tiene que tener en cuenta que, especialmente en Bachillerato y Formación Profesional se dispone de horarios de tarde, además de los de la mañana.

Habría que tener en cuenta que en la zona del Centro Tradicional existen otros tipos de enseñanza, como el Conservatorio de música, que no se han tenido en cuenta en este apartado.

Se podría crear un nuevo apartado que deje abierto a futuras ampliaciones en caso de colectivos que se hayan olvidado incluirlos aquí y que haya que autorizarlos de manera ágil, incluir algo similar a lo siguiente:

➤ **Otros colectivos**

**Se podrán definir nuevos colectivos en la página web/app de acceso al anillo del Centro Tradicional con necesidad de obtener autorización municipal registral.**

**Propuesta de mejoras con base en la regulación actual del Casco Antiguo:**

A juicio de los técnicos del Departamento Técnico de Tráfico, el modelo a seguir en la regulación del acceso a la ZBE Anillo Centro Tradicional, debe ser el existente en el Casco Antiguo, con una implantación progresiva que permita los siguientes objetivos:

1. Limitación total de la circulación de vehículos turismo, excepto con etiquetas ECO y CERO, no empadronados en el ámbito de la ZBE.
2. Limitación temporal para la circulación de los vehículos industriales, de forma que en horarios no laborables no puedan acceder al ámbito de la ZBE Anillo Centro Tradicional.
3. No permitir el acceso a los vehículos del personal trabajador en el ámbito de la ZBE.
4. Limitar la circulación de vehículos industriales a los del grupo 21 y 25, con MMA < 12Tn y con horario restringido, todo en consonancia con la delimitación de zonas para la circulación de vehículos pesados establecida en la Ordenanza de Circulación de Peatones y Vehículos, que establece las zonas A (Casco Antiguo) y B (Centro Tradicional) para el ámbito de la ZBE Anillo Centro Tradicional.
5. Establecer una carencia de dos (2) años para la implantación de todas estas medidas en la ZBE Anillo Centro Tradicional. Desde el inicio estará operativa la limitación en el subanillo del Casco Antiguo, ya con control de accesos.

**Comunicaciones**

El contenido de este informe deberá comunicarse a la Jefatura del Servicio y al solicitante.

Firmado electrónicamente:  
Daniel Blanco Bartolomé



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 33 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



DOCUMENTO DOCUMENT ANEXAT	ÓRGANO TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD	REFERENCIA TTOM2023000002
<p>Código Seguro de Verificación: 83d4d251-0829-4f13-b7c7-aaec37fe1e27 Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2024_18694404 Fecha de impresión: 18/01/2024 11:55:43 Página 5 de 5</p>		
<p>FIRMAS 1.- DANIEL BLANCO BARTOLOME (Jefe Departamento), 17/01/2024 14:36</p>		



AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Servicio de Tráfico, Transportes,  
Movilidad y Accesibilidad  
DEPARTAMENTO TÉCNICO DE TRÁFICO

*Jefe del Departamento Técnico de Tráfico*

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 34 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 695efe7c-759a-44f9-824a-e6fc0c39e6fd  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2023\_18392884  
Fecha de impresión: 28/12/2023 14:18:36  
Página 1 de 1

FIRMAS  
1.- IRENE CAMPILLO SEGUI, 30/11/2023 08:21  
2.- MARIA DE LOS DESAMPARADOS AGULLO SANCHEZ, 30/11/2023 09:26



**AYUNTAMIENTO DE ALICANTE**

Servicio de Tráfico, Transportes, Movilidad y Accesibilidad  
Dpto. Técnico de Movilidad Sostenible y Accesibilidad

TTOM2023000002

**ASUNTO:** Borrador de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante.

**INFORME**

1. Se observa que en el anexo II, apartado 1. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL, en el punto que hace referencia a "Personas con Movilidad Reducida (PMR)", se contempla un solo vehículo para darse de alta el titular de la tarjeta TED.

Se propone permitir al menos dos vehículos para el transporte de una persona de movilidad reducida, asociado a la tarjeta TED.

2. Se observa que en el anexo II, apartado 1. VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL, no se contemplan los ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal.

Se propone añadir ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal, como vehículos de libre circulación dentro de la ZBE sin necesidad de autorización municipal registral.

**Conclusión**

Se propone en el Anexo II, apartado 1, "personas de movilidad personal", permitir al menos dos vehículos para el transporte de una persona de movilidad reducida, asociado a la tarjeta TED.

Se propone en el Anexo II, apartado 1, añadir ciclos, bicicletas y vehículos de movilidad personal, como vehículos de libre circulación dentro de la ZBE sin necesidad de autorización municipal registral.

**Comunicaciones**

Procede dar traslado a la jefatura de Servicio.

Firmado electrónicamente por:

Irene Campillo Seguí: Ingeniera Técnica de Obras Públicas Municipal

La jefa del departamento de Movilidad Sostenible y Accesibilidad, Amparo Agulló Sánchez

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 35 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 8f7e29b4-de23-4ad2-9b31-cb16f5a1f5f  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2023\_18495761  
Fecha de impresión: 28/12/2023 14:18:37  
Página 1 de 3

FIRMAS  
1.- DOMINGO JAVIER LOPEZ IZQUIERDO, 15/12/2023 14:41  
2.- FERNANDEZ GOMEZ FRANCISCO ANDRES, 15/12/2023 14:55



**AYUNTAMIENTO DE ALICANTE**  
Servicio de Tráfico, Transportes, Movilidad y Accesibilidad  
Departamento Técnico de Transporte

EXPEDIENTE Nº: TTOM2023000002

**Destinatario:** Servicio de Tráfico, Transportes, Movilidad y Accesibilidad.

**Asunto:** TTOM2023000002 Solicitud informe Ordenanza ZBE

**Informe:**

Se hace cargo este Departamento Técnico de Transportes de la petición por parte de Jefatura de Servicios del informe con respecto al expediente de referencia.

En estudio del borrador de "Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante", el Departamento Técnico de Transportes tiene que informar lo siguiente:

Según el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, se establece:

*"Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y clasificación ambiental.*

*1. Con objeto de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público."*

En la clasificación de vehículos que tendrán acceso a la Zona de Baja Emisiones definida (ZBE en adelante), se establece los vehículos que tendrán acceso a la ZBE en el anexo II del borrador de "Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante".

En este anexo II, se establece una primera clasificación: "1. **VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL**" en los que se recoge lo siguiente:

"...

➤ **Transporte de Viajeros.**

*Los taxis que tengan etiqueta ambiental B,C, ECO o CERO están exentos de restricciones de acceso dentro de la ZBE.*

*Los vehículos de transporte con conductor (VTC) en disposición de etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO.*

...

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
 Origen: Administración  
 Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
 Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
 Página 36 de 60

FIRMAS  
 1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

DOCUMENTO  
DOCUMENT ANEXAT

ÓRGANO  
TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD

REFERENCIA  
TTOM2023000002

Código Seguro de Verificación: 8f7e29b4-de23-4ad2-9b31-cb16f5a1f5f  
 Origen: Administración  
 Identificador documento original: ES\_L01030149\_2023\_18495761  
 Fecha de impresión: 28/12/2023 14:18:37  
 Página 2 de 3

FIRMAS  
 1.- DOMINGO JAVIER LOPEZ IZQUIERDO, 15/12/2023 14:41  
 2.- FERNANDEZ GOMEZ FRANCISCO ANDRES, 15/12/2023 14:55

➤ **Servicios Públicos**

*En el caso de los servicios públicos esenciales tienen acceso libre los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, policía municipal y agentes de movilidad, vehículos de extinción de incendios, protección civil, grúa municipal, salvamento, ambulancias, y otros servicios de emergencias.*

*Por otro lado, estarán también exentos los vehículos de servicios públicos básicos: aquellos que prestan servicios como limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, conservación de la vía pública, zona verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros.*

...”

En este anexo II, se establece una primera clasificación: “2. **VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, CON NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL**” en los que se recoge lo siguiente:

“... ”

➤ **Transporte de Viajeros**

*Los autobuses/microbuses discrecionales que no posean distintivo ambiental, tendrán que solicitar permiso de acceso a la ZBE.*

...”

Se considera que es necesario que se incluya los siguientes cambios en rojo en la clasificación de los vehículos que tienen acceso a la ZBE de la siguiente forma:

1. **VEHÍCULOS DE LIBRE ACCESO Y CIRCULACIÓN DENTRO DE LA ZBE DEL ANILLO DEL CENTRO TRADICIONAL, SIN NECESIDAD DE AUTORIZACIÓN MUNICIPAL REGISTRAL.**

“... ”

➤ **Transporte de Viajeros.**

*Los taxis que tengan etiqueta ambiental B,C, ECO o CERO están exentos de restricciones de acceso dentro de la ZBE.*

*Los vehículos de transporte con conductor (VTC) en disposición de etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO.*

**Los autobuses/microbuses discrecionales en disposición de etiqueta ambiental B, C, ECO o CERO.**

... ”

➤ **Servicios Públicos**

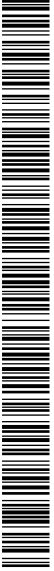
*En el caso de los servicios públicos esenciales tienen acceso libre los vehículos de las fuerzas y cuerpos de seguridad del estado, policía municipal y agentes de movilidad, vehículos de extinción de incendios, protección civil, grúa municipal, salvamento, ambulancias, y otros servicios de emergencias.*

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 37 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



DOCUMENTO DOCUMENT ANEXAT	ÓRGANO TRÁFICO Y TRANSPORTES. MOVILIDAD	REFERENCIA TTOM2023000002
Código Seguro de Verificación: 8f7e29b4-de23-4ad2-9b31-cb16f5a1f5f Origen: Administración Identificador documento original: ES_L01030149_2023_18495761 Fecha de impresión: 28/12/2023 14:18:37 Página 3 de 3	FIRMAS 1.- DOMINGO JAVIER LOPEZ IZQUIERDO, 15/12/2023 14:41 2.- FERNANDEZ GOMEZ FRANCISCO ANDRES, 15/12/2023 14:55	



*Por otro lado, estarán también exentos los vehículos de servicios públicos básicos: aquellos que prestan servicios como **vehículos del servicio de transporte público en autobús**, limpieza, retirada de residuos, mantenimiento, conservación de la vía pública, zona verdes, instalaciones, patrimonio municipal y otros.*

*...”*

**Comunicación:**

El contenido de este informe deberá comunicarse a **Jefatura del Servicio de Tráfico, Transportes, Movilidad y Accesibilidad** y al **Servicio de Medio Ambiente**, si procede.

Documento firmado digitalmente por:

El Ing. Téc. de Obras Públicas Mpal.  
Domingo Javier LÓPEZ IZQUIERDO.

El Ing. Téc. de Obras Públicas Mpal.  
Jefe del Dpto. Téc. De TTES.  
Andrés FERNÁNDEZ GÓMEZ.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
Este documento es una copia auténtica del documento electrónico original. Mediante el código de verificación puede comprobar la validez de la firma electrónica de los docs. firmados accediendo al apartado Validación de Documentos de la Sede Electrónica del Ayto. de Alicante: <https://sedeelectronica.alicante.es/validador.php>

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 38 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



## ANEXO II. INFORME DEL TRÁMITE DE CONSULTA PREVIA



**AYUNTAMIENTO DE ALICANTE  
CONCEJALÍA DE MEDIO AMBIENTE**

**EXPEDIENTE: MMEA2024000002.**

**ASUNTO: ORDENANZA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (Z.B.E.) DE ALICANTE.**

**INFORME FINAL DE RESULTADOS DE LA CONSULTA PÚBLICA PREVIA SOBRE EL PROYECTO DE ORDENANZA DE LA ZONA DE BAJAS EMISIONES (Z.B.E.) DE ALICANTE.**

De conformidad con el artículo 133.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas y con relación a la consulta pública previa realizada por el Servicio de Medio Ambiente, sobre el Proyecto de Ordenanza Municipal de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, una vez finalizado el periodo activo de la consulta mediante la exposición al público, en el Tablón de Anuncios de este Ayuntamiento, según edicto número RGEI2024000317, una vez transcurrido el plazo de la consulta pública previa, se emite el siguiente informe final de resultados.

**DURACIÓN DEL PROCESO:**

La consulta transcurrió desde el día 28/03/2024 hasta el día 28/04/2024.

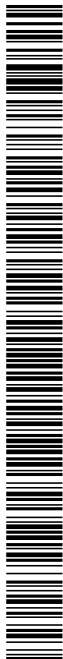
**DATOS DE PARTICIPACIÓN:**

Se han recibido 19 opiniones o aportaciones tanto de particulares como de asociaciones y entidades, que se incluyen, con sus respuestas, en el documento Anexo.

**DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE**

**EL JEFE DE SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE**

**Juan Luis Beresaluze Pastor.**



## ANEXO

### APORTACIONES AL PROCESO DE CONSULTA PREVIA DE LA ORDENANZA DE BAJAS EMISIONES DE ALICANTE

1. Vicente Pina. Buenos días, Soy alicantino de nacimiento y por ello me gustaría que mi ciudad estuviera a la altura de las mejores del mundo.

Me parece una excelente idea el control del tráfico en el centro de la ciudad.

En mi opinión, sería una buena solución el potenciar y facilitar el uso de la motocicleta en la ciudad, lo que redundaría en ese objetivo inicial.

También las bicicletas y los monopatinos ayudarían a esto, pero Alicante es una ciudad con muchas pendientes lo que complica el uso de la bici, y en ambos casos hablamos de medios de transporte muy frágiles y que obstaculizan el tráfico a los demás vehículos.

Para potenciar y facilitar el uso de la motocicleta sería necesario:

- Incrementar zonas aparcamiento para motocicletas. (Con las obras realizadas en el centro se han reducido de forma considerable y no se ha contemplado el aumento de motocicletas en la ciudad)
- Permitir el estacionar en lugares donde no supongan ningún problema para el viandante, ni para el tráfico. En todas las ciudades está permitido el estacionarlas en aceras anchas siempre que mantengan un espacio holgado para el resto de ciudadanos.
- Abaratar el impuesto de tráfico en estos vehículos.
- Otra medida muy efectiva sería mejorar el transporte público para lo que se necesitaría mejorar frecuencias y recorridos, así como modernizar los elementos de transporte.
- Subvencionar los precios del transporte público también serviría para incentivar el uso de este.

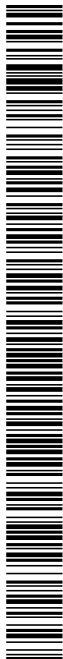
Sin otro particular, reciban un cordial saludo, de parte de un ciudadano alicantino al que le gustaría ver su ciudad entre las mejores del mundo.

Las propuestas van dirigidas a favorecer el uso de vehículos ligeros y transporte público, cuestiones que abordará la futura ordenanza, aunque cuestiones como la regulación del estacionamiento o la subvención del uso del transporte público exceden el objeto de la misma y serán tenidas en cuenta por los servicios responsables en sus correspondientes normativas.

2. Alberto Cremades Rocamora. Por favor, NO implementen la ZBE.  
En Alicante no hay problemas de contaminación causada por el tráfico. El Ayuntamiento debe velar por los intereses de sus ciudadanos, aunque sea pagando multas injustas.

No cabe, en este momento incumplir la normativa nacional que regula la implantación de zonas de bajas emisiones en ciudades de más de 50.000 habitantes, al margen de ellos índices de contaminación atmosférica.

3. Lunático satélite. Partiendo de la base que Alicante no necesita las ZBE por qué es una ciudad que da al mar y por lo tanto la calidad del aire se ve renovada por sí misma y mucho menos multas para engordar las arcas del estado a costa de ciudadanos que tienen todos los documentos de sus vehículos en regla y no nos pueden prohibir circular, ahí aporporto soluciones para reducir humos en la ciudad.





- Eliminar pasos de cebra inútiles puesto que hay calles que tienen varios sin ningún sentido con su consecuente parada y arranque, aceras kilométricas que no usa nadie, ni usarán en el futuro.. Ya que quitan sitio a la calzada para circular vehículos y forman más colas estrangulando el tráfico.
- Adecuar las vías principales de acceso y salida de Alicante para hacerlas más rápidas, como por ejemplo la Avda Denia que cruza todo alicantino de punta a punta. Puesto que una circulación más lenta implica más contaminación. No digo que se aumente en la zona del puerto con alta afluencia de público, pero si en el resto.
- Construir edificios/parkings que puede gestionar el ayuntamiento y sus consecuentes ingresos, para absorber el tráfico, por qué entre que hay poco aparcamiento y todas las zonas azules mareamos mucho hasta poder encontrar un sitio.
- Piensen en los camiones de reparto. Ya se lo ponen muy difícil para acceder a descargar al centro como para cerrar calles, convertirlas en peatonales y ahora las zonas ZBE. Me gustaría que arrastraran un traspale cargado hasta arriba o una carretilla llena de producto, para cruzar varias calles durante todo el día para entregar la mercancía. Sean comprensivos, hágannos la vida más fácil en vez de complicarnos la más. Que ya es muy complicada de por sí.

Las propuestas, aunque relacionadas con el tráfico, no tiene nada que ver con el objeto de la ordenanza de bajas emisiones, tendrán que ser tenidas en cuenta en otras normas que regulen el tráfico en la ciudad.

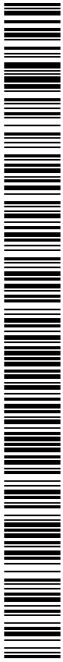
4. Buenos días. Mi opinión es que una ZBE en una ciudad abierta al mar. Con una brisa prácticamente continua que evita cualquier concentración de humos es un auténtico atraso y una molestia para los residentes en la ciudad.

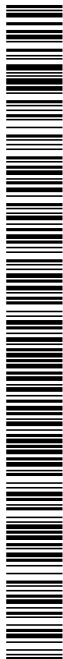
Yo creo que ya que es obligatorio instalarlo... habría que poner unas normas, las que se acuerden, pero estas se deberían activar cuando los niveles de contaminación superasen un cierto nivel en la ciudad (el nivel que consideren los expertos).

No todos los ciudadanos con un sueldo en casa podemos permitirnos comprar coches a los precios que están y el servicio de transporte público todavía no está optimizado. Saludos y gracias por dejarnos aportar.

La propuesta se centra en la necesidad de adaptar la normativa reguladora a la situación o a los índices de contaminación reales en la ciudad, este es un aspecto a tener muy en cuenta para garantizar la proporcionalidad de las medidas a implantar.

5. Hola, pienso que Alicante está bien así como está .....es una tontería poner una restricción para los que vivimos aquí, lo único que hará es involucionar, la aberración impuesta de los señores de la DGT .....no tiene sentido, las etiquetas medio ambientales tampoco, si usted me dice que yo por tener un coche híbrido que hasta los 20-30 km / hora no contamina por qué hace uso de la batería ( que para crearla se ha contaminado más y para deshacerse de ella también) pero después se activa el motor y es un motor de 3.0 .....y yo supuestamente llevaría un distintivo eco, cuando se activa el motor por diesel contaminó más que cualquier coche con el distintivo B o C ....no tiene sentido tampoco las afirmaciones como que intenta que todos renueven sus coches más antiguos.....pero los señores de la DGT viven en este mundo .....ellos son conscientes que más de 70% de la población viven al límite en España con todos los gastos que tienen .... Pagamos impuestos, permisos, IVA, tasas ..... multas .....y las carreteras están en un estado penoso, para no hablar de los parques y de que en el siglo 21 no hay aseos públicos por ejemplo ( en toda la Unión Europea hay menos aquí) .....donde se va nuestro dinero?





Por favor dejar las cosas como están , funciona y cuando algo funciona se debe dejar así , Alicante es un respiro para todos , es nuestra ciudad , nuestra casa .... Vamos a seguir siendo diferentes , mejores y libres.....dejar las cosas como están por qué Funcionan.

No cabe, en este momento incumplir la normativa nacional que regula la implantación de zonas de bajas emisiones en ciudades de más de 50.000 habitantes, al margen d ellos índices de contaminación atmosférica.

6. Estimados señores; La iniciativa de zona de bajas emisiones me parece un avance en las medidas de sostenibilidad de la ciudad.

En este plazo abierto para sugerencias les lanzo estas dos:

Control de velocidad en las carreteras con limitación de velocidad informada en la calzada.

En el anillo exterior de ZBE, más concretamente en el inicio de la Avda. de Denia, los vehículos tienen limitaciones de velocidad que raramente se respetan, en este tramo se cuenta con cámaras instaladas para el control del tráfico que bien podrían servir para controlar la velocidad.

Contaminación acústica.

Tan preocupante como la contaminación ambiental es la contaminación acústica de las motocicletas y coches tuneados que hacen vibrar las ventanas de los edificios con los tubos de escape que parecen cañonazos cuando circulan. Entiendo que en la Ordenanza Municipal habrá un límite de decibelios permitidos para vehículos a motor, pero lamentablemente no se respeta.

Les agradezco la posibilidad de aportar sugerencias.  
Atentamente, Carmen Bravo San José.

Las dos sugerencias, aunque relacionadas exceden del objeto de la Ordenanza de bajas Emisiones, deberán ser tenidas en cuenta por los servicios responsables.

7. Buenos días, Por si se pudiera tener en cuenta, y puesto que el objetivo es el fomento del uso de vehículos no contaminantes en el centro de la ciudad, precisamente hay que facilitar y ofrecer servicios atractivos a los usuarios para ello...

Se debería eximir del pago de la zona azul para vehículos con etiquetas cero o eco  
Instalación de más puntos de recarga eléctrica en todos los parkings del centro  
Instalación de puntos de carga en plazas aparcamiento en la vía pública, por ejemplo la plaza de Seneca podría tener fácilmente 10-15 puntos de carga.

Si queremos una ciudad ejemplo no es poner 2 puntos y listo ... es facilitar la electrificación y para ello deben ser suficientes y que estén operativos.

Bonificación del IBI sobre plazas de garaje a titulares de vehículos eléctricos.  
Muchas gracias  
Atentamente  
Jesús A. Cecilia

Las dos sugerencias, aunque relacionadas exceden del objeto de la Ordenanza de bajas Emisiones, deberán ser tenidas en cuenta por los servicios responsables.

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 43 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

8. Buenos días, Como usuario de vehículo privado estoy en contra de todas estas medidas, ya que como mensajero necesito mi vehículo para poder trabajar, el cual ahora mismo no puedo cambiarlo siendo de más de 10 años de antigüedad...

TODOS los organismos oficiales y notarias están en el centro de ALICANTE, lo que dificultaría en gran medida mi oficio, además todo esto son más medidas impositivas de los burócratas de Bruselas que no conocen la ciudad de Alicante, la cual goza de una buena salubridad atmosférica debido a su situación geográfica. Me opongo totalmente a esta medida recaudatoria.

Fdo. Héctor Aarón Cadenas García.

La sugerencia se refiere a la preocupación del sector de repartos o de distribución de mercancías en el interior de la zona de bajas emisiones, en principio la ordenanza deberá tener en cuenta el tráfico de vehículo de personas que trabajen en este sector del reparto, mensajería y distribución urbana de mercancías para garantizar su autorización de acceso.

9. APROSER. OBSERVACIONES

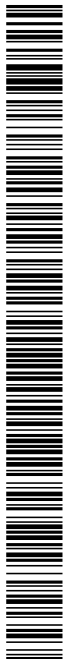
Que la Ley 5/2014, de seguridad privada, recoge en su Exposición de Motivos que "la consideración de la seguridad privada como una actividad con entidad propia, pero a la vez como parte integrante de la seguridad pública, es hoy un hecho innegable". Un reconocimiento que se plasma igualmente en el artículo 4 letra c), cuando afirma que entre los fines de la seguridad privada se comprende "complementar el monopolio de la seguridad que corresponde al Estado, integrando funcionalmente sus medios y capacidades como un recurso externo de la seguridad pública." Una concepción de la que se deriva la integración de la seguridad privada, en sentido amplio, en el servicio público de seguridad.

Que, por ello, las empresas de seguridad privada prestan servicios que, al amparo del artículo 1 de la Ley 5/2014, tienen la consideración de complementarios y subordinados respecto de la seguridad pública. Servicios que igualmente, se consideran como esenciales por el Real Decreto 524/2002, de 14 de junio, y que, por ello, amparan a la autoridad pública a establecer excepciones incluso al ejercicio del derecho constitucional de huelga.

Que a esta consideración como integrantes del servicio público de seguridad en la condición de medio externo y de su propia esencialidad, debe añadirse la inclusión en el Plan Estratégico Sectorial que desarrolla la Ley 8/2011, de protección de infraestructuras críticas de la actividad de las empresas que posibilitan la distribución y recogida del efectivo, entre las que se comprenden las integrantes de APROSER. Inclusión que deriva en una cooperación regular y especialmente estrecha con la seguridad pública, en particular, con la policía local de Alicante.

Que la legalidad de las medidas adoptadas por las instituciones públicas para preservar la calidad del aire no exime, sin embargo, de la necesaria consideración equilibrada de otras circunstancias que aconsejan la introducción de excepciones razonadas a la aplicación del principio general de restricción de la circulación.

Que, desde la perspectiva económica, no permitir circular a los vehículos de transporte de fondos implicaría dejar sin efectivo a las entidades bancarias y a los cajeros automáticos dispensadores de efectivo y llevaría aparejada tanto la paralización o importantísima ralentización tanto de la actividad comercial en la Zona que pudiera quedar afectada por la restricción al acceso como la capacidad de utilización del efectivo por los ciudadanos en



sus relaciones con las diversas Administraciones Públicas ubicadas físicamente en dichos entornos.

Que, desde la perspectiva de seguridad, lo que es más grave, la opción alternativa de un vigilante de seguridad portando un arma (como la normativa de seguridad privada exige, desde su configuración como una de las que garantizan un máximo nivel de protección de toda la Unión Europea para los trabajadores del sector) desde la zona limítrofe a la cubierta por las restricciones, transitando por zonas peatonales especialmente concurridas, multiplicaría exponencialmente las posibilidades de que se cometieran atracos (riesgo de acera) o podría conducir a un incremento de los robos en locales en los que pudiera inferirse por los delincuentes la acumulación de volúmenes significativos de efectivo como consecuencia de la disminución de la periodicidad operativa derivada de esta modalidad alternativa de ejecución.

Que la necesaria inclusión de otros servicios de seguridad privada, puede igualmente visualizarse, a la luz de otros ejemplos. Porque un volumen importantísimo de usuarios dispone de una alarma que tiene contratado un sistema de acudas, de forma que cuando dicha alarma "salta", un vehículo perteneciente a una compañía de seguridad privada acude para verificar presencialmente la causa que la ha originado. Y es, por ello, fácil inferir que impedirle circular al vehículo en que se desplaza con la mayor celeridad posible implicaría un importantísimo riesgo adicional para la seguridad ciudadana.

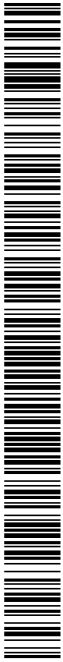
Y porque, por apuntar otro ejemplo adicional, un número creciente de servicios de seguridad privada se realizan mediante rondas, de forma que un vigilante de seguridad se desplaza en el vehículo de la empresa y realiza una verificación preventiva previa de diferentes ubicaciones, debiéndose desplazar para llevar a cabo dicho servicio. Por ello, impedir la circulación del vehículo de la empresa condicionaría la contratación de estos servicios que tienen una implicación indirecta en la no utilización alternativa de los servicios de seguridad pública.

Que son todos ellos riesgos muy relevantes, que pueden llegar a afectar a la integridad y a la propia vida de las personas y de los que podría acabarse responsabilizando por la opinión pública a las autoridades locales de Alicante.

Que, finalmente, desde la perspectiva técnica, es preciso tener en cuenta las limitaciones derivadas del nivel de blindaje requerido por la normativa de seguridad privada para los vehículos de transporte de fondos, de lo que se deriva la existencia de muy escasas alternativas de construcción de los mismos y del tipo de motor a utilizar. No puede, por otra parte, obviarse, el hecho de que se trata de vehículos construidos "ad hoc" para el desempeño de estos servicios específicos, no cubiertos, por ello, por los métodos de producción en cadena que permiten una puesta de entrega inmediata para sus usuarios. Que, en definitiva, entendemos que las razones económicas, técnicas y de seguridad apuntadas justifican que se contemple la inclusión expresa entre la relación de actividades que puedan ser comprendidas entre las excepciones a las zonas restringidas al tráfico a las realizadas por las empresas de seguridad privada.

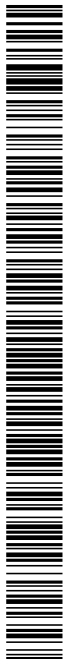
Que esta excepción se encuadra, en particular, en lo previsto en las Directrices para la creación de zonas de bajas emisiones (ZBE) elaboradas por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico que expresamente alude a otros servicios que se consideren esenciales o críticos entre aquellos que pueden que se pueden excepcionar de la aplicación de las Zonas de Bajas Emisiones.

Que muy diversas Ordenanzas reguladoras de las Zonas de Bajas Emisiones en las restantes localidades cubiertas por el ámbito de aplicación de la Ley de Cambio Climático



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 45 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



están contemplando este tratamiento específico de las actividades de seguridad privada. Pueden citarse, a dicho efecto, diversos modelos para su eventual consideración.

Que, en este sentido, la muy recientemente aprobada Ordenanza reguladora de las Zonas de Bajas Emisiones en Segovia contempla en su artículo 3.1 f) entre los vehículos de servicios básicos cubiertos posteriormente por un tratamiento excepcional a los de transporte de fondos y gestión del efectivo y los de seguridad privada.

Que la Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Almería establece en su Anexo 2 una excepción específica para los vehículos de seguridad privada, por las consideraciones apuntadas previamente.

Que, asimismo, el pasado 7 de septiembre se ha publicado en el Boletín Oficial de la Provincia de Málaga la Ordenanza Municipal para la Regulación y Creación de las Zonas de Bajas Emisiones del Ayuntamiento de Estepona que expresamente ha acogido la aportación de nuestra asociación, en el sentido de comprender entre los vehículos con un tratamiento específico en la creación de las Zonas de Bajas Emisiones a "los vehículos declarados registralmente como de transporte de dinero y valores así como los correspondientes a los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los de respuesta a alarmas y servicios de rondas discontinuas de aquellas empresas que acrediten clientes dentro de la ZBE."

Que es este, también, el enfoque acogido por la propuesta inicial para el establecimiento de las Zonas de Bajas Emisiones en Algeciras, que contempla expresamente a los vehículos de seguridad privada entre los comprendidos en las Exenciones a la limitación de accesos en las medidas de regulación de la circulación de vehículos más contaminantes.

Y que este es igualmente el sentido de lo previsto en el artículo 14.1 letra c) punto 4 de la Aprobación inicial de la Ordenanza municipal de Regulación de las zonas de bajas emisiones de Cartagena, según la cual "En caso de habilitarse algún tipo de regulación de acceso a la Zona de Bajas Emisiones, estando en cualquier caso a lo establecido en normativa de carácter superior, ésta no sería de aplicación a... vehículos que presten servicios de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo".

Que este es igualmente el tenor de la Ordenanza de Bajas Emisiones de Elche aprobada definitivamente a finales del mes de diciembre de 2023.

Por todo lo anteriormente expuesto

SOLICITA

Que la ordenanza por la que la ciudad de Alicante establezca posibles limitaciones al tráfico motorizado privado incorpore en el apartado de excepciones previstas una referencia a "los servicios de seguridad pública y privada".

Que subsidiaria o adicionalmente, se recoja una referencia expresa entre las actividades comprendidas en la excepción a la aplicación general de la Zona de Bajas Emisiones a "los servicios prestados por las empresas de seguridad privada, en particular, los relativos al transporte de fondos y gestión del efectivo".

[Las propuestas se dirigen garantizar el acceso, tráfico y estacionamiento de vehículos profesionales destinados a los servicios de seguridad, la ordenanza de bajas emisiones](#)

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 46 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

deberá tener estas propuestas en cuenta por entenderse proporcionadas y necesarias, tal y como se ha hecho en otras ciudades.

#### 10. Dani Lucas.

No se podrá restringir la movilidad de ningún residente que posea un vehículo que no cumpla con las condiciones requeridas por las zonas zbe que cumplan con los requisitos de ITV, impuestos y demás, ya que eso incurriría en un defecto de forma ya que dichos artículos fueron adquiridos bajo una situación legal distinta y la aplicación del pretendido modelo, afectaría a la futura movilidad de forma horizontal, sólo podrían desplazarse los residentes con recursos económicos.

Además hay que tener en cuenta que la caducidad de dichos vehículos es inevitable, y el usuario tendrá la necesidad de su renovación, con lo que exigir o sancionar a los residentes sería una medida desproporcionada.

El residente de una zona zbe tiene el derecho de poseer un vehículo que no cumpla con las condiciones siempre y cuando este sea propiedad del usuario antes de la aplicación de esta normativa con lo que la matrícula quedará excluida de cualquier tipo de sanción.

La propuesta se dirige a garantizar el acceso a la ZBE de las personas residentes sin tener en cuenta las etiquetas ambientales o la antigüedad de sus vehículos, la ordenanza tendrá que incluir claramente las fórmulas para garantizar el acceso de ellas personas residentes en el interior de la ZBE.

#### 11. APORTACIONES ASUCOVA

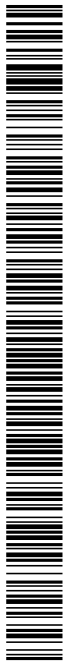
El sector de la alimentación es un sector esencial tal y como quedó patente en los momentos de pandemia reconocido a nivel estatal en el periodo de Estado de Alarma. Por esta razón, consideramos muy importante que se garanticen las labores de abastecimiento de los establecimientos del sector de la alimentación permitiendo la carga y descarga y el reparto de mercancías.

Es conveniente que se realice de forma previa un estudio económico del impacto que las nuevas restricciones pueden tener sobre el tejido económico, empresarial y laboral de la zona delimitada (y en particular en el ámbito comercial y de servicios, a priori los sectores más afectados por la medida). Conocer la tipología de los vehículos que acceden diariamente a la ciudad para no aplicar restricciones sino implementar cambios de una forma paulatina y que garanticen la sostenibilidad y la economía.

La distribución urbana de mercancías es una actividad fundamental para el buen funcionamiento de la actividad empresarial. Diariamente, nuestros supermercados son abastecidos de alimentos que posteriormente los clientes pueden obtener en nuestras estanterías. Es por ello, que no se deben poner trabas ni restricciones a los vehículos autorizados que accedan a los supermercados de la ciudad para realizar dicha labor.

Al igual que las mercancías, es importante que se permita el adecuado acceso de los clientes a los parkings de los supermercados con el objetivo que se pueda realizar la compra y el abastecimiento de alimentos adecuadamente.

La distribución es consciente del impacto que conlleva la actividad de abastecimiento dentro del núcleo urbano de la ciudad, por lo que consideramos muy importante que se puedan conceder autorizaciones de acceso en horas valle o nocturnas y de la zona de carga y descarga con un horario exclusivo previo, para mejorar el proceso de



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 47 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

abastecimiento, reducir el número de viajes y evitar la entrada de este tipo de vehículos de gran tonelaje en horas con mayor tráfico de vehículos y de personas, ganando en seguridad vial y ciudadana, eficiencia energética y de procesos y en sostenibilidad ambiental.

Realizar la descarga en carriles de circulación o multiuso permitiendo así a los vecinos mantener las plazas de aparcamiento, un recurso muy limitado en las ciudades, y garantizando a los comercios que la descarga pueda ser rápida, sin generar más viajes de los necesarios por ocupamiento de la zona de carga y descarga.

Se debería permitir el transporte urbano de mercancías con vehículos del mayor tonelaje posible para cumplir con la máxima de "transportar más con menos" consiguiendo reducir el número de vehículos en circulación y, por consiguiente, el tráfico y las emisiones en las ciudades. Se debe diferenciar entre vehículos que tienen como destino la propia ciudad (una actividad económica o un domicilio) y vehículos de paso (para evitar que grandes vehículos entren en la ciudad cuando su destino es otra parte).

La propuesta de aumentar la masa máxima autorizada no llenará las calles de vehículos grandes porque suponen una mayor inversión y son más costosos de mantener por lo cual, solo lo usarán quienes realmente necesiten esa capacidad de carga.

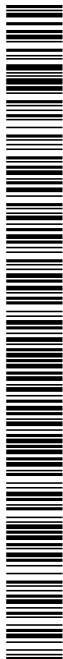
Respecto a las etiquetas de la DGT, se debe tener en cuenta la disponibilidad no sólo de vehículos 0 emisiones sino también de vehículos ECO y vehículos con etiqueta ambiental tipo C, hasta que la oferta de vehículos cero emisiones sea una realidad competitiva para el sector. Por tanto, consideramos necesario que se consensúe con los sectores afectados una transición justa y fijar plazos realistas que permitan la adaptación y renovación de las flotas. Basándonos en la realidad actual después de una pandemia, y la guerra de Ucrania el adquirir un vehículo nuevo supone una demora de 2 años como muy pronto debido a la escasez de piezas para fabricarlos, y si nos vamos a los vehículos de segunda mano escasean por el mismo motivo o sus precios son abusivos, por ello la administración debería tener en cuenta esta situación a la hora de fijar los plazos para la adaptación y renovación de las flotas.

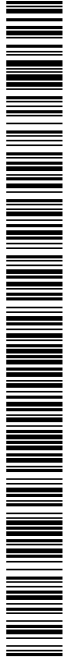
Es importante que la Ordenanza incentive la utilización de vehículos menos contaminantes teniendo en cuenta la Normativa Euro 6, garantizando una renovación de la flota actual en vehículos sin distintivo o de tipo B.

En la última milla, realizar una distinción entre el tipo de mercancía: reparto de paquetería que puede pasar por microhubs frente a alimentación o mercancías de peso que no pueden ser repartidas en bicicletas o sin temperatura controlada.

Favorecer a los vehículos menores de 3,5 tn que cumplan con la etiqueta C, ECO o 0 emisiones el aparcamiento en zonas de estacionamiento regulado, de forma gratuita. Teniendo en cuenta las circunstancias actuales en la entrega de vehículos nuevos, será de aplicación a partir del segundo año de vigencia de dicha ordenanza, para los vehículos que cumplan con la etiqueta ECO o 0 emisiones, como medida para incentivar la renovación.

Apelamos a la redacción de la Ordenanza bajo los principios de simplificación administrativa con el objetivo de reducir la carga burocrática. Por otro lado, recalcar que no es el momento de imponer nuevas tasas impositivas a la actividad empresarial que pueden verse reflejadas en un aumento de los costes de los productos, siendo en el caso de la distribución alimentaria, una actividad esencial.





Contemplar en la ordenanza descargas nocturnas con vehículos de +18 toneladas (21 a 8) con el objetivo de descongestionar durante el tramo diurno las vías, además de una mayor seguridad en las descargas al no haber peatones.

Reducir la carga burocrática concediendo permisos sin fecha de caducidad y revocables en caso de incidencia.

En caso de desarrollar un control por cámaras en una zona de la ciudad, ofrecer a las empresas con parking dentro del anillo toda la información y tecnología necesaria.

Las propuestas de la asociación del transporte de mercancías para alimentación, se tendrán en cuenta en la redacción de la ordenanza de la Zona de Bajas Emisiones, el objeto de la ordenanza no es limitar el acceso y por tanto el trabajo de las empresas de distribución urbana de mercancías sino todo lo contrario, mejorar su gestión en la medida de lo posible.

12. AECOC Buenas tardes, Nos ponemos en contacto con ustedes desde AECOC, la asociación de fabricantes y distribuidores, y en representación de las compañías dedicadas a la distribución urbana de mercancías, con motivo de la consulta pública realizada con motivo de la implementación de bajas emisiones.

Tras revisar la consulta pública realizada, les proponemos organizar una reunión conjunta en la cual podamos valorar la relevancia de la distribución urbana de mercancías así como las posibles afecciones que las regulaciones de las zonas de bajas emisiones pueden suponer.

Es muy interesante la presentación y se mantendrá un contacto previo para cerrar aspectos relacionados con la distribución urbana de mercancías, junto con la Concejalía de Tráfico.

13. COLLA ECOLOGISTA D'ALACANT-ECOLOGISTES

Para el Ayuntamiento de Alacant se trata tan solo de la mejora de la calidad del aire, dejando de lado el tema del cambio climático o de la contaminación acústica, contempladas como objetivos de la ZBE en el Real Decreto 1052/2022.

«En este contexto, el Ayuntamiento de Alicante proyecta la implantación de una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) y la Ordenanza reguladora objeto de esta consulta pública, que proporcionará la cobertura normativa municipal necesaria para la regulación de las medidas contra la contaminación atmosférica, consistentes entre otras, en posibles regulaciones del acceso, circulación y estacionamiento dirigidas a los vehículos más contaminantes a la ZBE.»

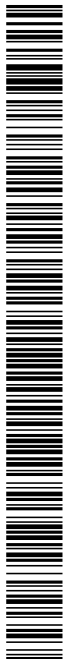
Se trata, con esa visión reduccionista, sobre todo de modelizar el tráfico y conocer los índices de calidad del aire de los contaminantes procedentes del mismo sin mayores repercusiones posteriores.

«La ZBE se orienta hacia al fomento de la movilidad sostenible, la desincentivación de las alternativas más contaminantes y la educación ciudadana para generar hábitos más saludables. Por este motivo es tan importante contar con la infraestructura necesaria para modelizar en todo momento el tráfico en el ámbito de estudio de la ZBE así como los índices de calidad del aire de los principales contaminantes procedentes del tráfico.»



Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 49 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



De forma errónea en esa Memoria se afirma que la ZBE debe esta aprobada «antes de la finalización del año 2023», cuando la Ley 7/2021 establece como plazo «antes de 2023»

Nos avisan de que se está en el proceso de la puesta en marcha de la ZBE y que «se completará con la tramitación de una Ordenanza reguladora», con «posibles restricciones», cuando esas restricciones son obligatorias y no potestativas.

#### Objetivos de la norma

La implantación de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, obligatoria por el cumplimiento de la Ley 7/2021 de Cambio Climático, ya está en proceso de puesta en marcha y se completará con la tramitación de una Ordenanza reguladora que definirá las condiciones, planteamientos, regulación y posibles restricciones, en la que se está trabajando y que tendrá como objetivos principales los siguientes:»

Hasta ahora no se ha tramitado el Proyecto de ZBE, que debería someterse a información pública por un plazo mínimo de 30 días (artículo 11, con el contenido mínimo establecido en el artículo 10 y el Anexo I.A del RD 1052/2022). Se han ejecutado algunos de los 8 proyectos de calzado del tráfico y otros objetivos que recibieron ayudas del Estado por importe de más de 15 millones de euros a través de programa Next Generation (15.038.190 €)

Sin embargo la actuación “Implantación de Zona de Bajas Emisiones en Alicante Anillo Gran Vía” no se ha desarrollado.

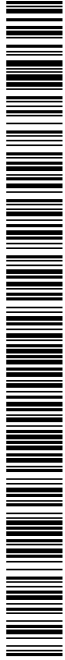
#### ACTUACIONES DEL PLAN SUBVENCIONADAS E IMPORTE SOLICITADO:

Ahora se quiere tramitar por parte del Ayuntamiento de Alacant tan solo una Ordenanza reguladora de la ZBE, que es muy diferente de lo establecido en la normativa estatal (“aprobación del Proyecto de ZBE”). No se conoce si esa Ordenanza tendrá una entidad propia o será un añadido a la actual Ordenanza de Circulación de peatones y vehículos (BOP 30-12-2011). En nuestra opinión se debería aprobar una Ordenanza que regule la ZBE de forma separada a esa Ordenanza de Circulación, incluyendo las necesarias modificaciones a la misma. Así mismo será necesario modificar las actuales Ordenanzas que regulan el estacionamiento de vehículos en superficie.

En la siguiente afirmación queda claro que de restricciones no se tiene intenciones de plantear ninguna, como consecuencia de los acuerdos PP-VOX para la aprobación de los presupuestos municipales de 2024 y las exigencias impuestas por VOX.

«Dado que Alicante no tiene las problemáticas de contaminación derivada de la movilidad urbana de otras ciudades de España, la ZBE no se plantea como un instrumento para la restricción de derechos o a la prohibición del uso del automóvil sino como un instrumento correctivo de las inercias actuales para evitar tener dichos problemas en el futuro. En consecuencia, ni la zona de bajas emisiones ni su ordenanza reguladora se plantean desde una perspectiva de restricción de derechos e imposición de obligaciones que generen un perjuicio económico a los ciudadanos.

Su planteamiento se basa en la corresponsabilidad ciudadana, incidiendo en el fomento de la movilidad sostenible, la incentivación de las alternativas menos contaminantes para el desarrollo de la movilidad urbana y la educación ciudadana como ejes principales del proyecto.» Estas intenciones son contrarias a la normativa estatal sobre la ZBE. Así el artículo 5 del Real Decreto 1052/2022 establece que deben existir restricciones al acceso y estacionamiento en la ZBE de los vehículos más contaminantes:



«Artículo 5. Restricción de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos y clasificación ambiental.

1. Con objeto de dar cumplimiento a lo previsto en el artículo 3, el proyecto de ZBE deberá incluir medidas encaminadas a impulsar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles, priorizando la movilidad activa y el transporte público.

Con relación al transporte urbano de mercancías, las entidades locales velarán por potenciar los vehículos cero emisiones, la «ciclogística» y las soluciones de optimización ambiental de los repartos, con el fin de garantizar que dicha actividad es cero emisiones.

2. De acuerdo con la definición de ZBE del artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, las medidas indicadas en el apartado anterior incluirán prohibiciones o restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos, según su potencial contaminante. A estos efectos, se empleará la clasificación establecida en el anexo II.E del Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, y sus futuras actualizaciones. Así, las prohibiciones o restricciones de acceso afectarán prioritariamente a los vehículos con más potencial contaminante y serán proporcionales a los objetivos de calidad del aire y mitigación de emisiones de gases de efecto invernadero que se hayan dispuesto, lo cual deberá estar suficientemente motivado. Asimismo, cuando se permita el acceso de vehículos motorizados, se priorizará el acceso de los vehículos cero emisiones previstos en el apartado E del citado anexo.”

La cortedad de miras que demuestra el equipo de Gobierno del Ayuntamiento es impresionante. Las restricciones que debe imponer la ZBE no están condicionadas en ningún momento en la normativa a la existencia o no de una problemática de contaminación atmosférica. Además, si bien la calidad del aire en Alicante cumple con la normativa actual, hay que tener en cuenta los valores guía de la OMS aprobados en 2021 que son mucho más restrictivos que los establecidos actualmente por el Real Decreto 102/2011. Además la Unión Europea está tramitando una modificación de la Directiva 2008/50/CE para aproximarse a esos valores guía de la OMS. El Real Decreto 1052/2022 se plantea que en 2030 esos valores guía sean los objetivos de calidad del aire en todas las ciudades.

Así en el artículo 7.1 del RD 1052/2022:

«El proyecto de ZBE contribuirá adicionalmente a alcanzar, en un plazo razonable, los valores guía de las directrices sobre calidad del aire de la Organización Mundial de la Salud.»

En el Informe de la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica de 2022 de la Generalitat Valenciana 2 de las 3 estaciones en Alicante (El Pla y Florida-Babel) dieron un valor medio de óxidos de nitrógeno superior al valor guía de la OMS (10 microgramos/m<sup>3</sup> de media anual), con valores de 19 y 13 µg/m<sup>3</sup> respectivamente. El valor de esas estaciones es más significativo que el de la estación de Rabassa situada en el entorno periférico de la ciudad, ya que miden principalmente el contaminante relacionado con el tráfico urbano.

Los valores han ido descendiendo desde 2014, con un ligero aumento en 2022 y un aumento importante en 2023. La siguiente figura, extraída del Informe de Calidad del Aire de la Generalitat Valenciana de 2022 no es del todo representativa, pues incluye la estación de Rabassa, que no refleja la contaminación debida al tráfico de vehículos.

Esta figura de elaboración propia incluye solamente las estaciones ubicadas en el interior de la ciudad y los valores de 2023 que han sufrido un aumento importante respecto a los



valores de 2022, especialmente en la estación del Pla y contradice la tendencia decreciente de la figura anterior.

Respecto a las partículas PM<sub>2,5</sub> los valores de la estación de Florida Babel en 2023 (13,8 µg/m<sup>3</sup>) superaron el valor guía de la OMS, 5 µg/m<sup>3</sup>, y el valor de la otra estación que mide ese contaminante Rabassa se acercó mucho 4,5 µg/m<sup>3</sup>, aunque esa estación periurbana tiene poca relación con la contaminación generada por el tráfico. Se observa en la siguiente figura una ligera tendencia creciente de ese parámetro desde 2016 a 2023.

Respecto al ozono en las 3 estaciones se superó el valor de 120 µg/m<sup>3</sup> establecido por el Real Decreto 102/2011 durante 6, 4 y 8 días, cuando el valor guía de la OMS establece como máximo una superación en tres días del valor 100 µg/m<sup>3</sup>.

#### 4.- Sobre el retraso en la implantación de la ZBE.

Entendemos que el retraso en la implantación de la ZBE (se debería haber aprobado en 2023), que está siendo objeto de investigación por el Defensor del Pueblo, que ha incluido a la ciudad de Alicante en el segundo grupo de ciudades investigadas, puede suponer la pérdida de la ayuda del Gobierno Sánchez.

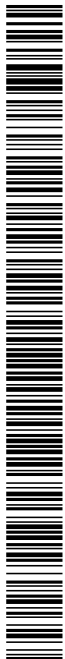
Exposición de motivos de la Orden TRM/1422/2023, de 22 de diciembre, por la que se modifica la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021.

“En el momento actual y debido a diversas causas sobrevenidas, se evidencian dificultades en muchos municipios que están derivando en retrasos en la implantación efectiva de las ZBE, sin que estos retrasos afecten al desarrollo de los proyectos y actuaciones financiados con cargo a esta convocatoria. Además, la convocatoria de ayudas no detalla como evidenciar el cumplimiento de este compromiso. Por todo ello, resulta necesario aclarar qué requisitos deben acreditarse para dar por cumplido este compromiso y establecer un procedimiento para dicha acreditación. Asimismo se aclara que, en tanto el retraso en la implantación de las ZBE no guarda relación directa con la ejecución de los proyectos subvencionados o con el cumplimiento de las actividades subvencionadas, no puede suponer causa de reintegro salvo en los casos que sí se dé esta circunstancia.

Adicionalmente, con posterioridad a la publicación de la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, se publicó el Real Decreto 1052/2022, de 27 de diciembre, por el que se regulan las zonas de bajas emisiones, mediante el cual se han regulado los requisitos mínimos que deberán satisfacer las ZBE que las entidades locales establezcan, conforme al artículo 14.3 de la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética. Por lo tanto, la publicación de este Real Decreto permite establecer criterios para poder evaluar el cumplimiento del compromiso asumido por los Ayuntamientos, entendiendo que la implantación de una ZBE comienza con la definición del proyecto regulado en el citado real decreto, y por tanto entendiendo que este inicio es suficiente para dar por cumplido el compromiso realizado por los beneficiarios.”

O sea el cumplimiento del compromiso del Ayuntamiento de Alacant al solicitar la ayuda estatal no se ha cumplido hasta la fecha, pues no se ha aprobado el Proyecto de la ZBE establecido en el Real Decreto 1052/2022.

Las observaciones de la asociación además de inexactas critican aspectos que aún no están cerrados de la norma municipal y equivocan conceptos relacionados con la calidad



del aire y el origen de ellos contaminantes relacionados con el tráfico. No se aporta ningún aspecto que pueda ser tenido en cuenta a la hora de redactar la ordenanza reguladora de la ZBE.

14. José María Sanz Canales Presidente de la asociación de comerciantes De la calle Calderón de la barca y adyacentes.

- Realizar un estudio previo del aire en toda la ciudad ANTES de establecer las zonas con restricciones. Las zonas más próximas al litoral- 1km en perpendicular- deben quedar excluidas de los Anillos.

Se ha realizado este estudio previo y en este momento se está trabajando con el modelo de tráfico y de emisiones para obtener el resultado del estudio mas completo posible antes de establecer restricciones. No tiene sentido dejar fuera del anillo zonas consolidadas del centro tradicional por el mero hecho de estar en la zona litoral.

- Informar a los ciudadanos sobre la identidad de la empresa contratada para realizar ese diseño(anillos) para poder realizar consultas.

No es necesario informar de ninguna identidad de empresas consultoras, las consultas vienen haciéndose a través de los canales de participación prevista.

- Informes de esa empresa sobre la calidad del aire.

La información sobre la calidad del aire es publica y está colgada en la web municipal.

- La limitación de acceso de vehículos solo lo será a los que no tengan la ITV , mientras los índices de contaminación no sean superados.

La normativa nacional obliga a establecer limitaciones por distintivo ambiental no por ITV

- No se exigirá etiqueta ECO o semejante hasta 2050.

La normativa nacional obliga a utilizar el distintivo ambiental desde el primer momento.

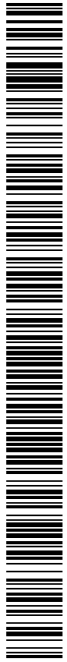
- Será necesario realizar un estudio del impacto económico previo al diseño y redacción de la ZBE, sobre la afectación de los sectores comercial, hostelero y de alojamiento en las zonas con restricciones.

El estudio económico forma parte del proyecto de la ZBE, se está trabajando para que los impactos económicos sean despreciables.

- Realizar un estudio previo sobre suficiencia de plazas de aparcamiento - parkings en las zonas con restricciones. Construcción de los parking de la ADA , avenida Aguilera y realizar reforma del parking de la lonja para aumentar las plazas de aparcamiento.

Son medidas a tener en cuenta en otros proyectos y normas relacionadas con la movilidad en la ciudad.

- Ampliación de las zonas de carga y descarga dentro de la ZBE necesarias par poder realizar esta actividad sin que se vean afectadas el número total de las plazas de aparcamiento.



El establecimiento de la ZBE conlleva una reorganización de la DUM, lo que no está previsto es aumentar el número de plazas de carga y descarga sino regular mejor lo existente.

- Realizar un estudio sobre la necesidad de aumentar la frecuencia de las diferentes líneas de transporte urbano que pasen por la ZBE ( autobuses y tranvía)

Se tendrá en cuenta por el servicio responsable en su momento, no procede con la ZBE

- Excepciones a las limitaciones: trabajadores de los sectores afectados, visitas a centros médicos, clientes de los hoteles/alojamientos turísticos.

Se preverán exenciones para los casos planteados.

- El horario de restricciones será el mismo que zona azul/ naranja.

Las restricciones no pueden estar sometidas a horarios.

- No fijar sanciones, y si se establecen, únicamente si los umbrales de contaminación únicamente se superan durante 15 días consecutivos.

La normativa nacional obliga a establecer sanciones en casos de incumplimiento de las normas de acceso a la ZBE.

- Se eliminarán las sanciones si después hay 15 días sin superar los umbrales de contaminación.

No es posible regular dependiendo de la calidad del aire

- Exención Impuesto Circulación por 3 años para adquisiciones vehículos eléctricos o híbridos por residentes en los anillos. Atentamente.

Se deberá estudiar por el servicio correspondiente.

15. Asociación Provincial de Hoteles y Alojamientos Turísticos de Alicante- APHA, trasladamos las siguientes propuestas en relación a la implantación de la Zona de Bajas Emisiones en la ciudad de Alicante

Datos: Realizar estudio contrastado de índices de contaminación ambiental y comparado con otras ciudades españolas y europeas, previo a la implantación de la ZBE y a las posibles restricciones de tráfico. Saber qué se considera mala calidad de aire para una ciudad como Alicante. Conocer criterios de restricciones previstos según esos índices Información ciudadana acerca de las empresas que realicen los estudios para poder trasladar consultas.

El estudio se ha realizado para definir la ZBE y los datos son los oficiales de la red de control automática de la calidad del aire en la Comunidad Valenciana. No es necesario comparar con otras ciudades.

Mantener el criterio de la libre circulación de todo tipo de vehículos independientemente de su clasificación discriminatoria por etiquetas, mientras los índices de contaminación no sean superados, como se nos ha venido asegurando cada vez que hemos trasladado esta inquietud al Ayuntamiento.

La normativa nacional obliga a utilizar el distintivo ambiental desde el primer momento.

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 54 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37



Acceso a información actualizada mediante una App municipal para conocer en todo momento posible restricciones de acceso a la ciudad por contaminación.

#### Esta prevista la App en el proyecto de la ZBE

Retrasar la implantación de las etiquetas mientras el porcentaje de vehículos considerados ECO o cero emisiones no sea razonable para tal medida discriminatoria y los puntos de carga sigan siendo insuficientes en la ciudad y el territorio nacional. Retrasarlo de manera tentativa de momento por los próximos cinco años.

#### La normativa nacional obliga a utilizar el distintivo ambiental desde el primer momento.

Necesidad de conocer el impacto económico previo al diseño y redacción de la ZBE, sobre afectación de los sectores comercial, hostelero y de alojamiento en las zonas con restricciones.

El estudio económico forma parte del proyecto de la ZBE, se está trabajando para que los impactos económicos sean despreciables ya que estos sectores no sufrirán restricciones.

En el caso de aplicarse restricciones, conocer la existencia y la previsión municipal de crear plazas de aparcamiento público tanto dentro como en los alrededores del anillo.

#### Se tendrá en cuenta por los servicios responsables.

Establecer tratamiento excepcional: Residentes o titulares de negocios en zonas afectadas, repartidores, trabajadores, turistas y visitantes.

#### Esta previsto en el proyecto de ZBE y su ordenanza.

Ausencia de sanciones mientras no estén claras todas las condiciones de los puntos anteriores. En cualquier caso, sancionar sólo en casos extremos de contaminación continuada durante dos semanas ininterrumpidas.

La normativa nacional obliga a establecer sanciones en casos de incumplimiento de las normas de acceso a la ZBE.

Exención Impuesto Circulación por 5 años para adquisiciones vehículos eléctricos o híbridos registrados en la ciudad de Alicante y pueblos/barrios periféricos considerados "ciudades dormitorio" de profesionales que se desplazan a la ciudad, como San Juan, Muchamiel, San Vicente, El Campello.

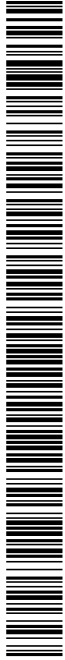
#### No es posible este tipo de exenciones.

Acceso libre a la ZBE para ciclomotores y motocicletas.

#### Esta previsto en el proyecto de ZBE y su ordenanza.

### 16. ARLOA.

1. Realizar un estudio previo del aire en toda la ciudad ANTES de establecer las zonas con restricciones.



Se ha realizado este estudio previo y en este momento se está trabajando con el modelo de tráfico y de emisiones para obtener el resultado del estudio mas completo posible antes de establecer restricciones.

Las zonas más próximas al litoral < 1km en perpendicular- deben quedar excluidas de los Anillos.

No tiene sentido dejar fuera del anillo zonas consolidadas del centro tradicional por el mero hecho de estar en la zona litoral.

2. Informar a los ciudadanos sobre la identidad de la empresa contratada para realizar ese diseño(anillos) para poder realizarle consultas.

No es necesario informar de ninguna identidad de empresas consultoras, las consultas vienen haciéndose a través de los canales de participación prevista.

3. Informes de esa empresa sobre la calidad del aire,previos al diseño.

La información sobre la calidad del aire es publica y está colgada en la web municipal.

4. La limitación de acceso de vehículos solo lo será a los que no tengan la ITV , mientras los índices de contaminación no sean superados.

La normativa nacional obliga a establecer limitaciones por distintivo ambiental no por ITV

No exigencia etiqueta ECO o semejante hasta 2040

La normativa nacional obliga a utilizar el distintivo ambiental desde el primer momento.

5. Necesario realizar un estudio del impacto económico previo al diseño y redacción de la ZBE, sobre afectación de los sectores comercial, hostelero y de alojamiento en las zonas con restricciones.

El estudio económico forma parte del proyecto de la ZBE, se está trabajando para que los impactos económicos sean despreciables ya que estos sectores no sufrirán restricciones.

6. Realizar un estudio previo sobre suficiencia de plazas de aparcamiento - parkings en las zonas con restricciones.

Son medidas a tener en cuenta en otros proyectos y normas relacionadas con la movilidad en la ciudad.

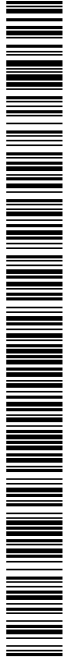
7. Excepciones a las limitaciones: trabajadores de los sectores afectados,(contratos) visitas a centros médicos,(cita) clientes de los hoteles/alojamientos turísticos .(Reserva)

El actual proyecto de la ZBE prevé exenciones para los casos planteados.

8 En cualquier caso, el horario de restricciones será el mismo que zona azul/ naranja.

Las restricciones no pueden estar sometidas a horarios.

9. No fijar sanciones, y si se establecen, únicamente si los umbrales de contaminación se superan durante 15 días consecutivos. Se eliminarán las sanciones si después hay 15 días sin superar los umbrales de contaminación.



La normativa nacional obliga a establecer sanciones en casos de incumplimiento de las normas de acceso a la ZBE.

10. Exención Impuesto Circulación por 4 años para adquisiciones vehículos eléctricos o híbridos por residentes en los anillos.

No es materia de esta Ordenanza.

11. No Control de Acceso a las zonas restringidas.

Todo el proyecto se basa en el control de acceso, sin este control la implantación de una ZBE no tiene sentido.

12. Acceso libre para ciclomotores y motocicletas  $\leq 250$ cc

Esta previsto en el proyecto de ZBE y su ordenanza.

17. ANESDOR Desde ANESDOR, la Asociación empresarial que engloba al sector de los vehículos de la categoría L (fabricantes e importadores de motocicletas, ciclomotores, triciclos y cuadríciclos, así como su industria auxiliar y de accesorios) consideramos necesario trasladar al Ayuntamiento de Alicante, los datos más relevantes que deberá valorar a la hora de implementar su Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con relación al tratamiento de estos vehículos clave en la movilidad urbana:

### 3 Recomendaciones para las ZBE

A falta de mejorar la regulación del etiquetado o creación de futuras etiquetas, se recomienda que en las ZBE se les dé a las motocicletas un tratamiento diferenciado frente a los turismos:

Las motocicletas y ciclomotores sin etiqueta deberían recibir, al menos, el mismo trato que los coches con etiqueta B

Las motocicletas de etiqueta B deberían recibir, al menos, un trato similar a los coches C

Las motocicletas de etiqueta C deberían recibir, al menos, el mismo trato que los coches con etiqueta ECO

Respecto a la etiqueta "cero" no debería plantearse, en ningún caso, ningún tipo de restricción de acceso o circulación.

Al margen de esto, la aplicación de restricciones a las motos debería entrar más tarde, permitiendo así la renovación del parque y poniendo en valor las ventajas de la moto en la movilidad urbana.

Estacionamiento regulado: En ningún caso debería aplicarse restricciones, sea de acceso o de pago, al aparcamiento de moto en las zonas de bajas emisiones.

Como reconoce la Comisión Europea para la implementación de ZBE es importante reconocer algunas excepciones para permitir el acceso a los siguientes colectivos:

Personas con discapacidad o movilidad reducida  
Usuarios que deban acceder por alguna causa justificada (como atención médica, talleres)





Residentes o usuarios que dispongan de plaza de garaje en el interior de la ZBE  
Motocicletas de servicios como policía, correos o reparto a domicilio  
Vehículos históricos.  
Eventos culturales o especiales como concentraciones de vehículos, competiciones...  
Titulares de vehículos sin distintivo ambiental con rentas bajas.

Todas las propuestas relacionadas con vehículos religiosos serán tenidas en cuenta. En el actual proyecto de la ZBE no se establecen restricciones de acceso, circulación y aparcamiento a estos vehículos.

18. Buenos días, mi nombre es Sara y la única observación que quiero realizar a la restricción de acceso es la siguiente:

Considero que el acceso al Hospital General Universitario de Alicante debe de ser libre de poder llegar con el coche que sea, siendo necesario en ocasiones, poder llevar en coche a personas de movilidad reducida, enfermos y sobre todo en una situación de emergencia. Los alrededores de éste deberían de ser libres de esta restricción.

El hospital general está en el interior del anillo de la Gran Vía, pero este anillo no tiene previstas restricciones de acceso de vehículos. El hospital general así como otros centros médicos de la ciudad no se verán afectados por restricciones para sus trabajadores o visitantes.

## 19. RAVAL ROIG

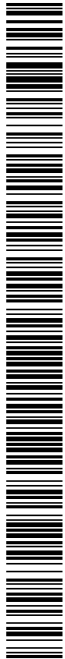
### 1. Reurbanización del Raval Roig

Asociado a los objetivos de la ZBE:

- Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.
- Incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el impulso y apoyo a la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.
- Armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie y las Zonas de Aparcamiento Vecinal, reservas para personas con movilidad reducida, distribución urbana de mercancías y otras funciones como los aparcamientos públicos.
- Fomentar el desarrollo de hábitos ciudadanos que ayuden en la lucha contra el cambio climático y en la mitigación de sus efectos en las ciudades.

Propuestas:

- Implementar medidas de pacificación del tráfico para favorecer la movilidad personal tal y como se han puesto en marcha en otras zonas del centro como el entorno del Mercado Central o la zona de Séneca.
- Reordenar calzada y aceras con un sistema de plataforma única que evite los grandes desniveles entre ambos y los producidos por los rebajes para los aparcamientos privados



que dificultan la movilidad de las personas con movilidad reducida en silla de rueda, de las personas mayores y aquellos que llevan carritos de bebé.

- Ampliar las aceras evitando que los peatones invadan la calzada como ocurre habitualmente en el Raval Roig ante la imposibilidad de pasar por la acera ante la gran cantidad de gente y la imposibilidad de los cruces en este espacio.
- Reparar y dotar de criterios de accesibilidad cuidando las rampas y el espacio necesario para el paso de sillas de ruedas, carritos y otras situaciones todas las aceras del barrio incluyendo las de las avenidas de Dénia y Jovellanos.
- Sustitución de las escaleras del final de la calle San Cayetano por una rampa que permita el acceso de las personas mayores que viven al final de la calle a sus casas y a la calle.

## 2. Soluciones respecto al aparcamiento

Asociado a los objetivos de la ZBE:

- Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.
- Garantizar la protección de la salud de las personas a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, desarrollando jurídicamente a nivel municipal los objetivos contemplados en la normativa vigente de protección ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire.
- Incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el impulso y apoyo a la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.
- Armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie y las Zonas de Aparcamiento Vecinal, reservas para personas con movilidad reducida, distribución urbana de mercancías y otras funciones como los aparcamientos públicos.
- Fomentar el desarrollo de hábitos ciudadanos que ayuden en la lucha contra el cambio climático y en la mitigación de sus efectos en las ciudades.

Medidas a aplicar:

- Realizar un estudio de las necesidades de aparcamiento del Raval Roig en relación con los diferentes usos -vecinal, ocio, compras, laboral- priorizando el vecinal.
- Plantear alternativas para el aparcamiento de no residentes como la construcción de un aparcamiento disuasorio en el entorno del barrio como puede ser en la zona de Sangueta -de manera provisional hasta la reurbanización de la zona-.
- Construcción de un aparcamiento para vecinos -al estilo del Casco Antiguo- pudiendo utilizar para ello espacios como la calle Doña Violante.
- Implementar otras medidas que favorezcan el aparcamiento de residentes frente a otros usos favoreciendo al mismo tiempo el uso del transporte público por parte de los ciudadanos para acceder al centro de la ciudad.

## 3. Favorecer la movilidad peatonal

Asociado a los objetivos de la ZBE:

Código Seguro de Verificación: 0c0ad97b-b074-4073-b35f-4a10faca9263  
Origen: Administración  
Identificador documento original: ES\_L01030149\_2024\_20674297  
Fecha de impresión: 15/10/2024 13:11:55  
Página 59 de 60

FIRMAS  
1.- JUAN LUIS BERESALUZE PASTOR (Jefe de Servicio), 15/10/2024 12:37

- Incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el impulso y apoyo a la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.
- Armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie y las Zonas de Aparcamiento Vecinal, reservas para personas con movilidad reducida, distribución urbana de mercancías y otras funciones como los aparcamientos públicos.
- Fomentar el desarrollo de hábitos ciudadanos que ayuden en la lucha contra el cambio climático y en la mitigación de sus efectos en las ciudades.

#### Medidas propuestas:

- Sustitución del ascensor de la pasarela del Postiguet para permitir el acceso a las personas con movilidad reducida a la playa.
- Instalar ayudas mecánicas para solventar los desniveles entre el barrio y otras zonas de la ciudad -playa y otros barrios-. La puesta en marcha de escaleras mecánicas y cintas transportadoras en la calle San Cayetano, Virgen del Lluch, zona de casas bajas de Virgen del Socorro y calle Doña Violante para salvar el desnivel. Esta medida permitiría favorecer el acceso de las personas a la playa del Postiguet, así como el acceso al autobús y tranvía de las personas con movilidad reducida o aquellas mayores.
- Iniciar campañas de promoción del uso de la movilidad personal, y transporte público. Se podría realizar un sistema de recompensas con aplicaciones con incentivos y promociones en el comercio de barrio y de proximidad.

#### 4. Otras medidas

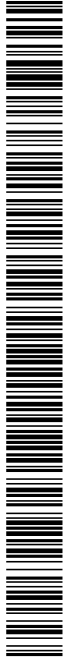
##### Objetivos:

- Incrementar la seguridad vial y la necesaria, ordenada y respetuosa convivencia entre los distintos modos de transporte.
- Garantizar la protección de la salud de las personas a través de la mejora sustancial de la calidad del aire, desarrollando jurídicamente a nivel municipal los objetivos contemplados en la normativa vigente de protección ambiental y de Mejora de la Calidad del Aire.
- Incidir en la sostenibilidad medioambiental mediante el fomento del transporte público y la intermodalidad de transporte público colectivo, la movilidad peatonal y ciclista, el impulso y apoyo a la movilidad eléctrica y la movilidad menos contaminante y los vehículos de uso compartido.
- Armonizar y ordenar los distintos usos de las vías y espacios públicos urbanos y la racionalización del espacio de estacionamiento tanto en superficie y las Zonas de Aparcamiento Vecinal, reservas para personas con movilidad reducida, distribución urbana de mercancías y otras funciones como los aparcamientos públicos.

#### Medidas propuestas:

- Renaturalizar el barrio:
- Reponer árboles y plantas en los alcorques vacíos, especialmente del triángulo del principio de la calle San Cayetano, en Virgen del Socorro y la avenida de Dénia.
- Incluir nuevo arbolado en las ampliaciones de aceras.





- Instalar cubiertas vegetales en las plazas y especialmente en los sombrajes de la plaza del Topete.
- Equilibrar los espacios públicos del barrio entre el uso público y las terrazas de restauración para garantizar el equilibrio en los pocos espacios públicos peatonales de los que dispone el barrio.
- Terminar la sustitución de luminarias por otras eficientes en el barrio.
- Establecer una distribución adecuada de los contenedores adaptandolos a las necesidades del barrio.
- Aumentar los contenedores soterrados para eliminarlos de las calles más turísticas.
- Incluir todos los tipos de contenedores en el barrio de una manera relacionada al uso. Ajustados a la idea de que quien contamina paga.
- Favorecer el reciclaje y la separación de residuos con medidas fiscales progresivas.
- Reforzar el mantenimiento y la limpieza de los contenedores evitando que se conviertan en focos de suciedad y malos olores.
- Promover la recogida puerta a puerta de residuos en los comercios y establecimientos del barrio para evitar la aglomeración en los contenedores. Implantar la recogida puerta a puerta a comercios -como el canal HORECA- también de plásticos y cartón.
- Implantación de medidas que fomenten la movilidad personal como la conexión ciclista del barrio a la infraestructura ciclista de la ciudad mediante la unión de los carriles bici de la Explanada con la zona de la Cantera.

Todas las propuestas de esta asociación de vecinos exceden de la materia y competencia de la Ordenanza Municipal de la ZBE, se trasladarán a los servicios responsables con el fin de que puedan ser tenidas en cuenta en otros procesos normativos o de urbanización.

Con todo lo anterior, se continua con el procedimiento de tramitación de la Ordenanza Reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, incorporando las aportaciones y el presente informe de resultados al expediente.

EL JEFE DE SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE

Juan Luis Beresaluze Pastor.